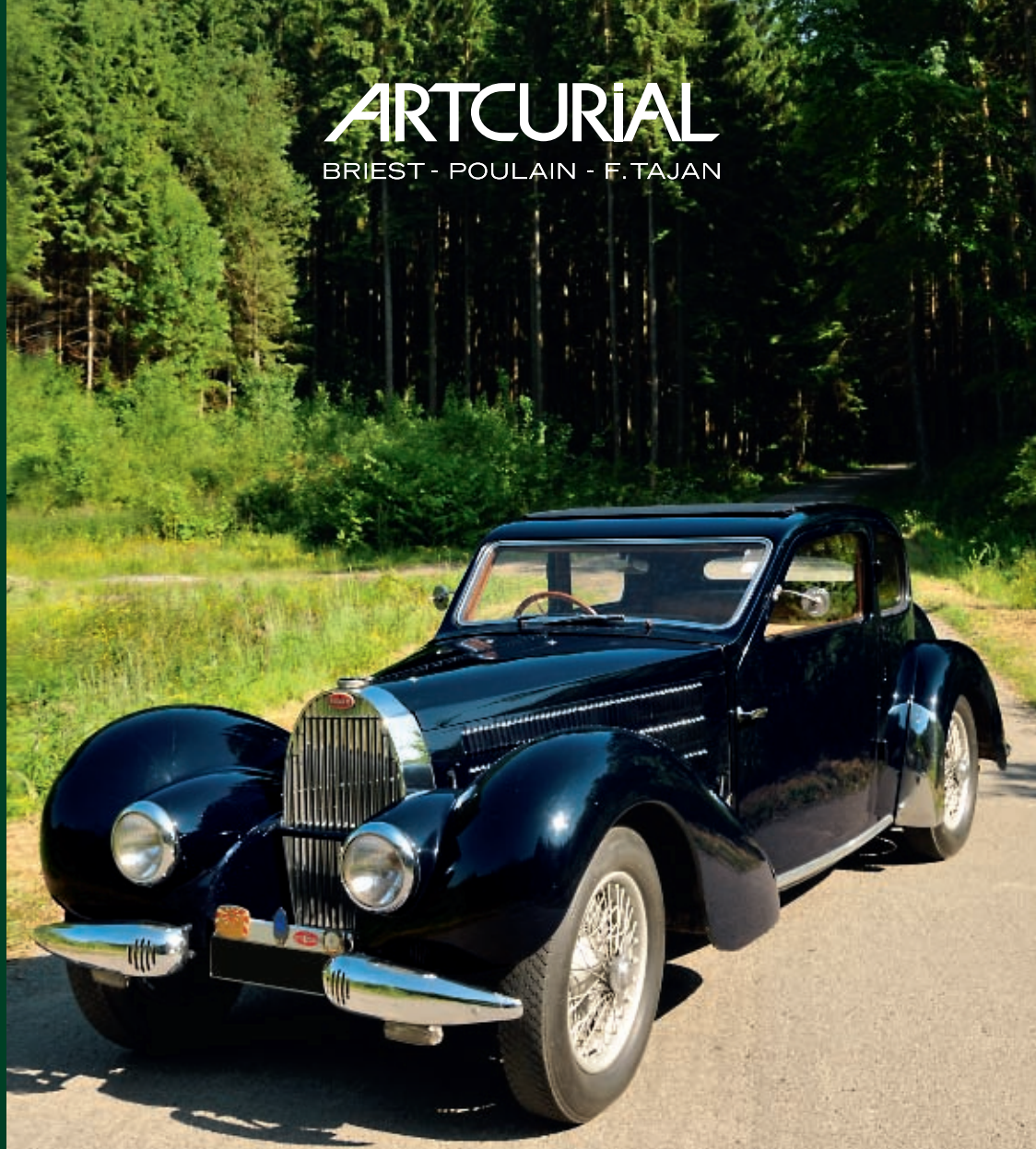
ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

MAISON DE VENTE AUX ENCHÈRES - AGRÉMENT N° 2001-005
7, Rond-Point des Champs-Élysées - 75008 Paris
Tél. : +33 (0)1 42 99 20 20 - Fax : +33 (0)1 42 99 20 21
www.artcurial.com - contact@artcurial.com

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN



DEAUVILLE
ARQANA - ETS ELIE DE BRIGNAC
LUNDI 13 JUILLET 2009 - 15H

AUTOMOBILES DE COLLECTION

DEAUVILLE - ARQANA
Etablissement Elie de Brignac

LUNDI 13 JUILLET 2009 À 15H

en association avec

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

Arqana
Etablissement Elie de Brignac
32 avenue Hocquart de Turtot
14803 Deauville

Contact pendant l'exposition :
Tél. : +33 (0) 2 31 81 81 00
Fax : +33 (0) 2 31 81 81 01

COMMISSAIRE PRISEUR :
Hervé Poulain

DIRECTEURS DU DÉPARTEMENT :
Hervé Poulain et François Melcion

EXPERT :
Marc Souvrain
Tél. : +33 (0) 1 42 99 16 37 / +33 (0) 6 07 09 09 07
Fax : +33 (0) 1 42 99 16 39
rarecars@club-internet.fr

SPÉCIALISTE :
Wilfrid Prost
+33 (0) 1 42 99 16 32 / +33 (0) 6 62 02 97 60
wleroyprost@artcurial.com

CONSULTANT :
Frédéric Stoesser
+33 (0)1 42 99 16 38 / +33 (0) 6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

ADMINISTRATION, COMMUNICATION :
Romain Clertan
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 56 / +33 (0)6 89 56 17 56
Fax : +33 (0) 1 42 99 16 39
rclertan@artcurial.com

ORDRE D'ACHAT, ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE :
Marianne Balse
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 51 / Fax : +33 (0) 1 42 99 20 60
bids@artcurial.com

COMPTABILITÉ DES VENTES :
Marion Carteirac
Tél. : +33 (0) 1 42 99 20 44 / Fax : +33 (0) 1 42 99 20 22
mcarteirac@artcurial.com

EXPOSITIONS PUBLIQUES :
(Entrée libre)

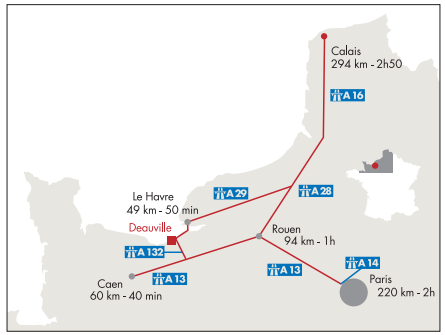
Samedi 11 juillet	10h - 18h
Dimanche 12 juillet	10h - 18h
Lundi 13 juillet	10h - 14h

VENTE :
Lundi 13 juillet à 15h

CATALOGUE VISIBLE SUR INTERNET
www.artcurial.com

VENTE N° 01708

Accès à la vente



Train :
Gare de Deauville Trouville,
trains quotidiens en provenance de Paris Saint Lazare.

Avion :
Le Havre
49 km de Deauville

Rouen
96 km de Deauville

Deauville - Saint-Gatien
7,5 km de Deauville centre
Vols privés

Caen
70 km de Deauville

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

ASSOCIÉS
Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS
Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

DÉPARTEMENT AUTOMOBILES DE COLLECTION

Direction : Hervé Poulain
François Melcion

Marc Souvrain, expert
+33 (0) 1 42 99 16 37 +33 (0) 6 07 09 09 07
rarecars@club-internet.fr

Frédéric Stoesser, consultant
+33 (0) 1 42 99 16 38 +33 (0) 6 11 31 86 00
fredstoesser@yahoo.fr

Wilfrid Prost, spécialiste
+33 (0) 1 42 99 16 32 +33 (0) 6 62 02 97 60
wleroyprost@artcurial.com

Romain Clertan, administration et communication
+33 (0) 1 42 99 20 56 +33 (0) 6 89 56 17 56
rclertan@artcurial.com

1
HARLEY-DAVIDSON
Sportster 1200 - 1991

MOTEUR : Bicylindre en V à 45°, 4 T, refroidi par air, culbuté, 2 soupapes par cylindre
ALÉSAGE-COURSE : 88,8 mm x 96,8 mm soit une cylindrée de 1200 cm³
PUISSANCE : 70 cv à 6000 tr/mn
TRANSMISSION : secondaire par courroie crantée
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports
CADRE : double berceau tubulaire en acier
SUSPENSION AVANT : fourche téléhydraulique
SUSPENSION ARRIÈRE : à 2 combinés
FREINS : à disque de 292 mm de diamètre, étriers 4 pistons, à l'avant et à l'arrière
RÉSERVOIR : 12,5 litres
POIDS À VIDE : 235 kg

Ces motos ont un style, un caractère moteur et une sonorité particulière qui suscitent la fidélité chez les clients de la marque. Les motards qui ne participent pas à ce culte les trouvent dépassées car elles sont souvent un look de machine de collection mais elles sont bien plus modernes qu'on ne le pense.
C'est un très bel exemplaire de la Harley Davidson Sporster 1200 qui nous est présenté, elle est dans un bon état de conservation.

15 / 18 000 €
Sans réserve

2
FIAT
500 C "TOPOLINO" - 1953

N° DE CHÂSSIS : 461689
MOTEUR : 4 cylindres en lignes, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 52 mm x 67 mm soit une cylindrée de 569 cm³
ALIMENTATION : 1 carburateur Solex 22 HD
PUISSANCE : 13cv à 4000 tr/mn
CHÂSSIS : en tête d'acier emboutie
CARROSSERIE : coupé 2 portes, 2 places, découvrable
EMPATTEMENT : 2000 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant, essieu rigide à l'arrière
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues
ROUES, PNEUMATIQUES : roues en voile d'acier embouti, pneumatiques de vitesse maximum 85 km/h.
ANNÉE DE PRODUCTION ET NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 1936/1948, 122 018 exemplaires. 83 268 exemplaires 500 Topolino de 1936 à 1940 et 38 750 de 1940 à 1948. 21 262 Fiat 500 B et 368 500 Fiat 500 C de 1948 à 1954.

La légendaire "Topolino" fut présentée en 1936 dans sa forme originale, un coupé 2 places, équipé d'un petit quatre cylindres dont le vilebrequin ne tourillonnait que sur deux paliers. Ce fut la première voiture vraiment populaire en Italie.
La voiture présentée à été restauré à neuf, elle possède son outillage de bord, sa "cupoletta", elle est dans un parfait état de présentation et de fonctionnement.

Titre de circulation communautaire

5 / 8 000 €

3
AUSTIN HEALEY
3000 Mk III – 1968

N° DE SÉRIE : HBJ8L29268
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 83,36 mm x 88,9 mm
CYLINDRÉE : 2912 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : deux carburateurs SU HD8 de 2" de diamètre
TAUX DE COMPRESSION : 9,0 À 1
PUISSANCE MAXIMUM : 148 ch à 5250 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + overdrive + M.A.
EMBRAYAGE : monodisque à sec
CARROSSERIE : cabriolet deux portes, deux places
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques
EMPATTEMENT : 2338 mm
POIDS À SEC : 1190 kg
FREINS : hydrauliques à disques à l'avant, tambours à l'arrière
ROUES : à rayons, à fixation centrale, de 15" de diamètre
PERFORMANCES : vitesse maximum 185 km/h
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1389 Mk III phase one et 16 321 phase two

La dernière des "Big Healeys", la BJ8 ou Mk III, fut présentée début 1964 avec un moteur un peu plus puissant, un système d'échappement redessiné, un nouveau tableau de bord et un servo frein à dépression comme équipement standard. Après en avoir construit 1389 exemplaires, la petite firme décida de quelques modifications, dont une garde au sol augmentée d'un pouce (25,4 mm), un essieu arrière mieux guidé, des disques de frein avant plus épais, etc. C'est la raison pour laquelle, d'une façon informelle, les 1389 premières voitures furent appelées 3000 Mk III phase 1 et les suivantes phase 2. Ces dernières voitures, dont fait partie le cabriolet présenté, sont les meilleures des six cylindres Healey et les plus recherchées.

La voiture présentée est un cabriolet BJ8 classiquement peint en "Colorado red", capote noire ainsi que le couvre-capote, les sièges sont recouverts de cuir noir. L'actuel propriétaire avait acheté ce cabriolet en bon état, la mécanique est entretenue et révisée. C'est donc un bel exemplaire de la plus désirable des Austin Healey 3 litres.

Carte grise française

28 / 35 000 €

4
INNOCENTI
MINI COOPER 1300 EXPORT - 1974

N° DE SÉRIE : #552 990
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, transversal, avant
ALÉSAGE-COURSE : 70.6 mm x 81.28 mm soit une cylindrée de 1275 cm³
DISTRIBUTION : arbre à cames latéral
ALIMENTATION : 2 Dell'Orto
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
PUISSANCE : 66 cv à 5800 tr/mn
SUSPENSIONS AVANT : triangles superposés, éléments caoutchouc, amortisseurs
SUSPENSIONS ARRIÈRE : bras tirés, éléments caoutchouc, amortisseurs
FREINS : disques à l'avant, tambours à l'arrière
EMPATTEMENT : 2030 mm
ANNÉES DE PRODUCTION : Février 1972 à Janvier 1975

La Cooper S MKII apparaît en Octobre 1967 lorsque la Mini 850 et 1000 adopte la configuration MKII. En Décembre 1968, toutes les Mini Cooper S MKII sont désormais équipées d'une boîte de vitesses totalement synchronisée. Enfin, c'est en Mars 1970 que naît la Mini Cooper S MKII. Ses vitres sont descendantes et non plus coulissantes, les poignées de portes intérieures apparaissent et la sellerie est coordonnée aux couleurs de la carrosserie.
La voiture que nous présentons est de 1974, équipée d'un moteur type 12H 719X, a été restaurée entièrement depuis la caisse mise à nu. Absolument tout a été revu, restauré ou changé contre des pièces neuves. La mécanique a été revue par Marco Ramenzoni, mécanicien de la région de Parma en Italie, commissaire ASI et FIVA. L'électricité a été entièrement refaite par Maurizio Ferrari à Colorno, toujours dans la région de Parme, la carrosserie et la sellerie ont été confié à un artisan de la même région italienne. Peinte en Blu Scuro 72 d'origine, la voiture est équipée de roues en alliage Minilite 6 x 10, d'amortisseurs réglables KONI, les carburateurs d'origine ont été remplacé par des Dell'Orto plus performants et son outillage de bord est présent dans le coffre : Clef démonte roue, cric, et tournevis. La voiture a été finement mise au point, tout fonctionne, elle est dans un état de présentation et de fonctionnement absolument parfait. L'essai de la voiture nous a donné entière satisfaction. C'est l'occasion d'acquérir une Mini Cooper 1300 pour la moitié du prix de sa cousine anglaise, et qui donnera toute satisfaction à son nouveau propriétaire. La voiture est livrée avec un important lot de pièces dont la liste est disponible sur demande.

Titre de circulation communautaire (Targhe Nere italienne)

9 / 11 000 €

5
M.G.
TA - 1939

MOTEUR : quatre cylindres en lignes, placé à l'avant, longitudinal
ALIMENTATION : deux carburateurs S.U.
PUISSANCE : 52,4 cv
CYLINDRÉE : 1292 cm³
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
CARROSSERIE : roadster deux portes, deux places
EMPATTEMENT : 7'10" soit 2160 mm
SUSPENSIONS : essieu rigide, ressorts à lames semi- elliptiques longitudinaux
FREINS : hydrauliques à tambours
ROUES, PNEUMATIQUES : roues fils à fixation centrale, Dunlop 4,50 x19
ANNÉES DE PRODUCTION ET NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 1936 à 1939, 3003 exemplaires

La série T est chez M.G. la série la plus connue mondialement. Pourtant, en 1935, la M.G. Car Company fondée en 1938 perdit l'essentiel de son indépendance quand elle devint partie du groupe Nuffield.
C'en était fini de la compétition et des beaux moteurs à arbres à cames en tête et le bureau d'études passa d'Abingdon à Cowley.
La M.G. TA fut la première Midget dessinée à Cowley, elle ressemblait à une PB mais étant un peu plus longue et un peu plus large, le changement le plus évident se trouvait sous le capot où le moteur à arbre à cames en tête avait fait place à un moteur culbuté plus simple à construire.

28 / 35 000 €

6
BENTLEY S1
Sports saloon par H.J. Mulliner – 1955

N° DE SÉRIE : # B 216 AN
MOTEUR : # BA 108 six cylindres en ligne
ALÉSAGE-COURSE : 95,2 mm x 114,3 mm
CYLINDRÉE : 4887 cm³
PUISSANCE : 175 ch environ
DISTRIBUTION : soupapes d'admission en tête, commandées par culbuteurs et soupapes d'échappement latérales
BOÎTE DE VITESSES : automatique, licence General Motors, à 4 rapports. + M.A.
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues, avec servofrein.
CONDUITE : à droite
CARROSSERIE : berline 4 portes 6 places en acier, type # 7401
NOMBRE D'EXEMPLAIRES : 27

C'est en 1955 que Bentley présente la "S" : ses voitures deviennent, à la calandre près, strictement identiques aux Rolls Royce Silver Cloud : dernière voiture produite à Crewe avec châssis, dernier modèle à avoir une ligne tout à fait particulière, ne ressemblant à aucune autre voiture : une carrosserie d'usine parfaitement proportionnée, bien équilibrée, dont le dessin à la fois sobre et luxueux restera face à l'éternité l'image concrète et palpable de la dignité et de l'aristocratie. Tous les grands carrossiers britanniques s'employèrent à habiller ce nouveau châssis dans la plus grande tradition d'outre Manche. La 3 Bentley "memorial foundation" confirme dans une lettre que # B216 AN est la première des 27 fabriquées avec cette robe. Le même organisme à offert la feuille de monage très détaillée de ce châssis. Elle figure dans différents ouvrages relatifs à l'histoire de la marqie tels que :
- Rolls Royce & Bentley- The history of cars de Martin Bennett
- Rolls Royce & Bentley de Martyn Nutland
- Kings book

La sellerie est gainée de "Connoly Vaumol Cherry red" d'origine présentant une superbe patine. Cette Bentley est sans aucun doute la première d'une série qui donnera naissance à la splendide Flying Spur déclinée dans les trois séries.
Cette rare Bentley est un jalon de l'histoire de la marque car on devine dans sa ligne ponton le devenir esthétique des modèles des 25 années suivantes.

Titre de circulation extracommunautaire dédouané

40 / 60 000 €

7
DELAGE
D8 série C - ROADSTER par FIGONI - 1930

N° DE SÉRIE : # 33783
MOTEUR : # type Delage M 7, huit cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 77 mm x 109 mm
CYLINDRÉE : 4060 cm^3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : par 1 carburateur
TAUX DE COMPRESSION : 6,8 à 1
PUISSANCE MAXIMUM : 105 ch à 4400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
CARROSSERIE : roadster deux portes, 2 places + 2 dans spider, réalisé par Figoni # 994
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, bras triangulés transversaux superposés, ressort transversal à lames
SUSPENSION ARRIÉRE : essieu rigide, ressorts à lames longitudinaux, semi-elliptiques
FREINS : à tambours sur les quatre roues, commande par câbles et servo frein
PNEUMATIQUES : 5,50 x 18
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1929 à 1934

Présentée au Salon d'octobre 1929, la nouvelle Delage D8 remplace la défunte GL dans la gamme du constructeur français. Dû au talentueux Maurice Gaultier, également père de la DM, ce nouveau haut de gamme, équipé d'un moteur huit cylindres de 4060 cm^3, se distingue par son luxe, mais aussi par sa puissance et son silence de fonctionnement. Disponible en châssis "normal" ou "long", elle est également proposée en version "sport". Essayée lors de sa sortie par un journaliste de La Vie Lyonnaise, celui-ci qualifia la D8 Sport de "bijou ayant littéralement enthousiasmé les privilégiés admis à l'honneur d'en faire l'essai"...

L'automobile de la vente à été livré le 20 octobre 1930 à J Smith & Co agent ltd en grande Bretagne. Elle fut restaurée entièrement par les établissements Bonnefoy à Orval de janvier 2004 à juillet 2006. La structure de la caisse en bois est refaite à neuf. La carrosserie réalisée par Figoni est d'une rare élégance et témoigne par ses lignes très classiques et très sportives une époque définitivement révolue qu'il est bon de raviver de temps à autre au volant d'un telle splendeur.

Carte grise française

CONSULTER L'EXPERT

8
MG
TD – 1952

N° DE SÉRIE : XPAG 12693
MOTEUR : quatre cylindres en ligne, avant, longitudinal, de type XPAG
CYLINDRÉE : 1250 cm³
ALIMENTATION : deux carburateurs SU H4
PUISSANCE MAXIMUM : 57 ch
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à quatre rapports + M.A.
CHÂSSIS : à longerons et entretoises, en acier
CARROSSERIE : roadster, deux places
EMPATTEMENT : 2387 mm
FREINS : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
PÉRIODE DE PRODUCTION : novembre 1949 / septembre 1953
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 29 665 exemplaires

La production de la MG TD démarra en novembre 1949 et ne dura que trois ans pendant lesquels près de 30 000 TD furent construites, ce qui était un franc succès, principalement grâce au marché américain.
Le concessionnaire du Midwest S.H. Arnold demanda à Bertone de lui habiller quelques TD en Italie. Il en vendit plus de 400 carrosseries en coupés ou en cabriolets. Ces voitures étaient plus lourdes et donc moins performantes que les TD de série. La voiture présentée à été importée des états unis en 2007 et à été restaurée depuis. Elle n'a parcouru que 300 kms depuis. La peinture est "Almond green", intérieur en cuir beige. Elle est équipée d'une capote en toile, d'une fenêtre amovible en toile beige. Ses pneumatiques sont neufs. Son tableau de bord est en loupe de noyer et elle est équipée d'un porte bagage. Un important dossier de restauration ainsi que son manuel de bord accompagnent la voiture.

Titre circulation communautaire

22 / 25 000 €

9
ROLLS ROYCE
Silver Shadow I – 1974

N° DE SÉRIE : SRH 20008
MOTEUR : V8 à 90°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 104,4 mm x 99 mm
CYLINDRÉE : 6750 cm³
DISTRIBUTION : soupapes par cylindre, commandées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD8
BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports + M.A.
DIRECTION : à droite, assistée
PRODUCTION : 1965 / 1976 en 16717 exemplaires et 2776 châssis long

La Rolls-Royce Silver Shadow et la Bentley T, qui furent présentées en octobre 1965, existaient à l'état de prototypes depuis 1957. La gestation de ces voitures, qui furent les premières Rolls Royce et Bentley à abandonner le système du châssis séparé, fut donc très longue. Le moteur V8 est similaire à celui utilisé sur la Rolls Royce Cloud III. Seules les culasses sont nouvelles.1970, la cylindrée passe de 6330 cm³ à 6750 cm³ et la puissance (non révélée par Rolls Royce) est de l'ordre de 200 à 220 ch environ.
La boîte de vitesses Hydramatic à quatre rapports, montée à l'origine, fera place à une trois rapports GM-400 à partir de 1968. La génératrice fut remplacée par un alternateur en juillet de la même année.
Le modèle présenté est de couleur gris métal avec un intérieur cuir bleu marine. Il est en très bon état général et il est équipé de phares additionnels à longue portée. Le compteur affiche 76 684 miles, les pneumatiques, les sphères et les suspensions sont neuves. Elle est équipée d'un échappement inox complet neuf. Il est rare de trouver un exemplaire en aussi bon état et régulièrement entretenu par un amateur très soigneux.

Carte grise française

14 / 19 000 €

10
PORSCHE
356 C - 1964

N° DE SÉRIE : # 216231
MOTEUR : P#730116#, 4 cylindres à plat, opposés, en position centrale arrière, longitudinal, bloc et culasse en alliage léger, type 616/15
ALÉSAGE-COURSE : 82,5 mm x 74 mm soit une cylindrée de 1582 cm³
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
PUISSANCE : 95 cv à 5 800 tr/mn
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : coupé deux places
EMPATTEMENT : 2 100 mm
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, barre de torsion, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues de marque ATE
ROUES : en voile d'acier ajouré, de 15" de diamètre
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 76 302 Porsche 356 tous modèles confondus en 17 années de production dont 3 165 cabriolets 1600 SC.

Les Porsche 356 de type C furent construites à partir de 1963 et se distinguent très peu extérieurement de la dernière version de la 356 B. Seules de nouvelles jantes à couronne centrale plus petite dénotent la présence de freins à disques sur les quatre roues. Ces freins sont fabriqués par ATE sous licence Dunlop. La tenue de route est améliorée par une barre antiroulis de diamètre augmenté. Les modèles C sont équipés à l'origine d'amortisseurs de type Boge, alors que les SC ont des amortisseurs réglables Koni. Le boîtier de direction et la colonne ne sont plus reliés par un joint à Flector Havely mais par un cardan. Les moteurs 1600, 1600S et S90 ne sont plus construits et remplacés par les 1600C (75 ch) et SC (95 ch). La forme du piston, les canaux d'admission et d'échappement sont redessinés ainsi que l'aération du bloc moteur. L'embrayage Fichtel and Sachs est remplacé par un Haüssermann et les bagues de synchro de la boîte de vitesse sont renforcées.Enfin il n'existe plus de roadster de la série C mais un cabriolet SC construit pendant trois années de 1963 à 1965 en 3 165 exemplaires.
La voiture présentée, blanche, avec intérieur cuir bordeaux, est certifiée ASI.

Titre de Circulation communautaire

55 / 65 000 €

11
BENTLEY
3 ½ Litre SPORTS SALOON PAR PARK WARD 1935

N° DE SÉRIE : #B68DG
MOTEUR : #R2BL, six cylindres en ligne, avant, longitudinal, soupapes en tête
ALÉSAGE-COURSE : 82,6 mm x 114,3 mm soit une cylindrée de 3680 cm³
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
ALIMENTATION : 2 carburateurs S.U.
PUISSANCE : 105 cv
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : "Sport Saloon" 4 portes, 4 places par Park Ward # C.793. en tôle d'aluminium
POIDS : 1507 kg
EMPATTEMENT : 3200 mm
SUSPENSIONS : essieux rigides, ressorts à lames semi elliptiques à l'avant et à l'arrière
FREINS : à tambours sur les quatre roues, servo assistés, mécaniques
ROUES, PNEUMATIQUES : roues Dunlop à rayons de 18" de diamètre, pneumatiques 5.50 x 18
ANNÉE DE PRODUCTION ET NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 1933/34 à 1935/36, 1177 exemplaires

Après la prise de contrôle de Bentley par Rolls-Royce, deux années se passèrent avant qu'un nouveau modèle Bentley ne prenne la suite de ce que nous appelons les "Vintage Bentley" dont la dernière fut construite à seulement 50 exemplaires, c'était la 4 litres de 1931.
Rolls-Royce décida d'utiliser un châssis conçu pour un projet de 2 ¾ litre, équipé d'un moteur développé à partir de celui de la 20/25, mais beaucoup plus puissant grâce à une nouvelle culasse "cross flow", deux carburateurs SU, des cames reprofilées et un taux de compression plus élevé. Le moteur de la RR 20/2T développait 65 cv, celui de la Bentley 3 ½ litre : 105.
La Bentley était aussi plus basse, plus légère et la 3 ½ s'avéra une voiture brillante, procurant un grand plaisir de conduite, non seulement rapide mais très fiable. La nouvelle voiture fut rapidement appelée "Silent Sport Car".
Ses performances et en particulier sa vitesse de pointe était très élevée pour une berline quatre places à l'époque : 92 mph soit 147 km/heure.

La voiture présentée, comme nous indique son numéro de châssis : B68DG, est née en 1935. C'est une sport saloon par Park Ward équipée d'un "sliding sunshine roof". Elle est peinte en deux tons, noir et bleu vif. Quand elle était sortie de chez Park Ward elle était grise et noire. L'habitacle est tendu, sièges et contreportes, en cuir bleu clair, les boiseries sont superbes, spécialement le tableau de bord équipé de ses tous ses instruments d'origine.
Les gros phares Lucas, les feux arrières et l'avertisseur sont originaux ainsi que le beau volant quatre branches.
Elle est toujours équipée de ses outils et de son manuel d'utilisation. Le moteur tourne comme lors de sa sortie de l'usine de Derby.
Nous avons aussi copie de la liste des pièces et accessoires, de la liste originale de sortie du carrossier avec les spécifications qui pouvaient varier d'une voiture à l'autre. Depuis 1935 cette Bentley n'eut que sept propriétaires dont le premier fut Sir Malcolm Stewart de 1935 à 1941. C'était le président des ciments Portland et le "roi de la brique".
La voiture passa le 8 janvier 1941 aux mains du docteur Sidney Higgs, chirurgien orthopédique puis le 31 décembre 1957 elle devint la propriété du neurochirurgien Julien C. Taylor.
Dix ans plus tard il la vendit à un autre chirurgien, John Horton Burke avant de partir pour les U.S.A., dans le Michigan chez Monsieur René Jacques qui la garda 24 ans. Elle devint le 14 juin 1993 la propriété de Monsieur Stanley Staniszewski avant de revenir en Europe, en Belgique, ou elle se trouve toujours.
Il est difficile de trouver une voiture plus désirable avec un tel historique connu et transparent et aussi bien documentée.

Titre de circulation communautaire

50 / 70 000 €

12
ROLLS-ROYCE
SILVER CLOUD II Limousine Châssis long - 1962

N° DE CHÂSSIS : LSAE 457
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 104,1 mm x 91 mm soit une cylindrée de 6230 cm³
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD6
PUISSANCE : estimée à 200 cv à 4500 tr/mn
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : limousine
BOÎTE DE VITESSE : automatique à 4 rapports + M.A.
EMPATTEMENT : 3225 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant, essieux rigides à l'arrière
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues, servo assistés
ROUES, PNEUMATIQUES : roues de 15" en voile d'acier, pneumatiques de 8.20 x 15
ANNÉE DE PRODUCTION ET NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 1959 / 1962, 2716 exemplaires dont seulement 299 châssis longs.

La Rolls-Royce Silver Cloud, présentée en Avril 1955 remplaçait la vieillissante Silver Dawn. Elle était construite, comme le voulait la tradition, sur un châssis séparé et proposée avec une carrosserie standard, disponible en deux empattements de 3124 et 3226 mm.
La carrosserie proposée pour la marque, bien évidemment disponible sur la s?ur jumelle, la Bentley S1, rencontra un tel succès que seulement 10% des acquéreurs demandèrent une carrosserie spécifique chez Hooper, James Young ou encore H.J. Mulliner. Et encore les prestigieux carrossiers ne s'écartèrent jamais réellement du dessin original.
Présentée en 1959, la Silver Cloud II renonçait au six cylindres de forte cylindrée, arrivé en bout de développement, pour un tout nouveau moteur huit cylindres en V à 90° de plus de six litres de cylindrée. La lourde voiture était donc plus souple à conduire et plus performante, tout en restant extrêmement silencieuse, selon les critères de la marque. Le dessin de la carrosserie ne changea pas et comme pour la Silver Cloud I, peu de carrossiers laissèrent libre court à leur imagination.

Plus de 2400 exemplaires de Silver Cloud II parmi les dernières construites, classiquement peinte en 2 tons, noir et argent, à conduite à gauche, intérieur en cuir beige, superbes boiseries.
Voiture en son état de présentation et de fonctionnement, avec 21 000 miles au compteur.

Titre de circulation communautaire

40 / 60 000 €

13
MERCEDES-BENZ
280 SE 3,5 L Cabriolet - 1971

N° DE SÉRIE : 111 027 120 01142
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant, longitudinal, # M116.980
ALÉSAGE-COURSE : 92 mm x 65,8 mm soit une cylindrée de 3499 cm³
DISTRIBUTION : 1 arbre à cames par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection électronique Bosch
TAUX DE COMPRESSION : 9,5 à 1
PUISSANCE : 200 cv à 5800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : carrosserie autoporteuse
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 4 places
EMPATTEMENT : 2750 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
FREINS : hydrauliques, à disques sur les 4 roues
ROUES : en acier de 14"
POIDS : 1574 kg
PERFORMANCES : vitesse maximum 205 km/h, 0 à 100 km/h en 9,5 secondes
NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 4205 exemplaires, coupés et cabriolets confondus.

Les Mercedes 280 SE cabriolets et coupés furent les premières voitures sportives de la marque, motorisées par un V8. L'addition de performances superbes et d'un style élégant font des 3,5 litres des voitures très désirables.
Ces voitures utilisent les mêmes plates-formes et carrosseries que les modèles six cylindres, mais elles sont plus luxueuses : le cuir, à profusion dans l'habitacle, est standard et il y a aussi plus de boiseries.
Ce furent des voitures de petite production, avec seulement 4205 voitures construites dont plus de cabriolets que de coupés. Les moteurs 3,5 L V8 sont très modernes de conception avec leur système d'injection électronique et l'allumage transistorisé qui se retrouveront sur les moteurs de la classe 5 des années 70.

La voiture présentée est une Mercedes-Benz 280 SE 3,5 L de 1971, de couleur gold, capote noire, sièges recouverts de cuir fauve. C'est une voiture mythique avec 69 000 miles au compteur, l'intérieur est somptueux avec des cuirs et de boiseries de qualité. C'est la voiture de vacances idéale et de grande classe, de surcroît très fiable.

Titre de circulation communautaire

100 / 120 000 €

14
JAGUAR
XJS Cabriolet - 1988

N° DE SÉRIE : SAJJNADW4DADA148831
MOTEUR : 12 cylindres en V à 60°, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 90 mm x 70 mm
CYLINDRÉE : 5343 cm^3
ALIMENTATION : injection électronique Lucas
PUISSANCE : 262 cv
CHÂSSIS : coupe autoporteuse en acier
CARROSSERIE : Cabriolet deux portes, 2+2 places
EMPATTEMENT : 2590 mm
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues
ROUES : en alliage léger de 15" de diamètre
PNEUMATIQUES : 205 x 15

En Février 1975, le dernier exemplaire de la célébrissime Jaguar Type E quitta la ligne d'assemblage pour aller directement dans la collection de l'usine, auprès de la XK 120 de couleur bronze, le roadster d'Earl's Court en 1948. Quelques mois plus tard la XJS était présentée, ce fût la dernière création de William Lyons. La voiture était équipée du moteur V12 de 53 qui motorisait les dernières Type E –III. Mais sur la XJS ce moteur alimenté par injection.
La voiture présentée possède un inetrieur en cuir blanc dans un excellent état, il s'agit d'un exemplaire particulièrement soigné dans un bon état de présentation et de fonctionnement

Titre de circulation communautaire

18 / 25 000 €

15
BENTLEY
Mulsanne S - 1988

N° DE SÉRIE : #SCBZS00A3JCX23761
MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, longitudinal avant
ALÉSAGE - COURSE : 104,4 mm x 99 mm
CYLINDRÉE : 6750 cm3
ALIMENTATION : Bosch K-Jetronic
PUISSANCE : 240 cv à 4300 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 3 rapports + M.A.
FREINS : à disques ventilés à l'avant et à l'arrière, ABS
PRODUCTION ET NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : 970 exemplaires de 1987 à 1992.

A partir du modèle 1988, la Bentley Mulsanne devient la Mulsanne S. Ses caractéristiques et ses dimensions sont les mêmes que pour les Rolls-Royce Silver Spirit et Silver Spur. Comme la Turbo R et la Eight, la Mulsanne S possède des jantes en alliage léger, elle est équipée de la console de la Turbo R et le conducteur dispose d'un compte tours. D'autres raffinements dans l'aménagement intérieur contribuent à donner une impression de qualité supérieure. Cette voiture présente toutes les caractéristiques des autres modèles qui sont un vilebrequin et un carter de boîte de vitesses renforcés ainsi que des nouveaux phares. D'autres modifications de détail, concernent les rétroviseurs qui sont assortis à la carrosserie, ainsi que des baguettes chromées et une stéréo plus puissante. La Mulsanne S est à la fois une berline de luxe et une voiture de sport.

La voiture présentée est gris métallisé, intérieur cuir noir avec tablettes arrière en ronce de noyer. Elle possède un téléphone intégré et un autoradio. Les pneumatiques sont récents et les quatre sphères de suspensions ont été changées. Son compteur indique 168 000 km. Carnet d'entretien tamponné à jour.

Carte grise française

15 / 20 000 €

16
AUSTIN HEALEY
100 M - 1955

N° DE SÉRIE : # BN1/223802
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte #1B/223802-M
ALÉSAGE-COURSE : 87,3 mm x 111,1 mm soit une cylindrée de 2660 cm^3
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU H6 1" ?
PUISSANCE MAXIMUM : 110 cv à 4500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
CARROSSERIE : roadster 2 portes, 2 places en tôle d'acier
FREINS : hydrauliques à disques à l'avant, tambours à l'arrière
ROUES : fils peintes de 4,5 x 15" à fixation centrale
PERFORMANCES : vitesse maximum 190 km/heure
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1953/1955
NOMBRE DE BN1 CONSTRUITES : 10 688

Donald Healey sentit très vite, lors de ses nombreux voyages aux Etats-Unis, après la deuxième guerre mondiale, le besoin d'une petite voiture sportive dont le moteur serait dérivé de la série, donc un peu coûteux et d'une carrosserie deux places, belle et rustique à la fois. L'Austin-Healey 100, sous sa forme d'origine, la BN1, se vendit comme des petits pains, plus d'une centaine par semaine aux Etats-Unis. Les Austin-Healey 100 S sont très rares et très chères, aussi c'est sur la 100 M que se reportèrent les amateurs d'Austin-Healey vraiment sportives.
Lors de la de la fin de la production de la BN1 il devint évident que la clientèle attendait un modèle plus puissant. Donald Healey se décida à offrir une voiture modélisée d'après les modèles du Mans 1953. Un peu de confusion existe au sujet de ces voitures parce que ce ne furent jamais un modèle séparé, c'était des voitures kitées. L'usine proposait une panoplie qui consistait en deux carburateurs SU H6 de gros diamètre, avec une pipe d'admission spéciale et, à la demande un arbre à cames type le Mans 1953. Des conduites amenant l'air frais aux carburateurs

étaient aussi prévus ainsi qu'un taux de compression plus élevé et un nouveau distributeur. Les ressorts de soupapes et le joint de culasse étaient renforcés. Le résultat était un gain d'une vingtaine de chevaux.
Les suspensions étaient spéciales avec des amortisseurs plus durs et une barre antiroulis de plus gros diamètre. Vu de l'extérieur on ne pouvait pas ne pas remarquer le capot avec ses nombreuses ouvertures "Louvre" et un badge différent. La voiture présentée est une des dernières BN1, déjà équipée de la boîte 4 des BN2 d'usine et du différentiel de boîte de vitesse spécifique. Son numéro de série BN1/223 802 et son numéro de moteur 1B/223 802 - M sont stipulés sur le Motor Industry Certificate.
Le réservoir d'essence est en aluminium et, surtout, la voiture est équipée de freins Alfin de compétition. Les roues sont à 48 rayons, l'échappement latéral. La peinture deux tons est très classique, bleu clair métal en ivoire, les sièges en cuirs de la capote bleu marine sont neufs. Les alignements de carrosserie sont bons et la voiture est présentée avec une documentation complète et la trace de deux propriétaires connus dans le petit monde des Healey Compétition. Cette 100 M n'a parcouru que 48 000 miles documentés. Ces voitures ont un très fort potentiel dans ce que nous pouvons acheter pour faire de la compétition historique, du Tour de France Auto, 1000 miles ou au Mans Historique. Elles sont encore abordables, mais plus pour longtemps.

Titre de circulation communautaire

55 / 65 000 €

17
PORSCHE
911 2,7 L RS Touring - 1973

N° DE CHÂSSIS : # 911 360 1366
MOTEUR : # 6630857, six cylindres à plat opposés, en porte à faux arrière, longitudinal, cylindres en Nikasil
ALÉSAGE-COURSE : 90 mm x 70,4 mm
ALIMENTATION : injection Bosch Jetronic, mécanique
PUISSANCE : 210 cv à 6300 tr / mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à cinq rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : coupé 2 portes 2+2
EMPATTEMENT : 2271 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes et barres de torsion
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les quatre roues
ROUES, PNEUMATIQUES : jante Fuch en alliage léger, pneus Bridgestone Potenza 205 50 ZR 15 à l'avant et 225 50 ZR 15 à l'arrière
NOMBRE D'EXEMPLAIRES : 1580 exemplaires, 1366ème produite

L'année 1973 fut une année historique pour Porsche. Une nouvelle 911 portait à nouveau un nom prestigieux et connut d'emblée un grand succès dans la clientèle sportive : ce fut la Carrera RS. RS pour "Renn-Sport", Carrera en souvenir de la "Carrera Americana" dans laquelle s'illustrèrent les Porsche de Huschke Von Hanstein avec Kling, Hermann et Juhan.
La combinaison de la puissance (210 CV DIN) et d'une caisse légère donna à la Carrera RS 73 des performances que les 911 atmosphériques durent attendre seize ans avant d'être égalées.
Ce n'en était pas moins une voiture à double usage : elle permettait de faire la course le dimanche et ses courses la semaine.
En dépit de son équipement sommaire, afin de réduire le poids au maximum, la Carrera RS connut également un gros succès commercial, et au lieu des cinq cents unités prévues pour homologuer la voiture en groupe quatre, l'usine finit par en construire plus de mille et obtint l'homologation en groupe trois.

À l'exception de ses cylindres de 90 mm d'alésage et des pistons correspondants, le moteur 911/83 de la Carrera RS était identique au moteur 911/53 de la 911 S 2'4. Le moteur de la Carrera RS pouvait tourner jusqu'à 7300 tr/mn sans dommage et il était plus souple que celui de la 911 S. Le capot arrière était pourvu d'un becquet en queue de canard qui ne supprimait pas complètement la portance mais la diminuait de 100 kg à la vitesse maximum.

La voiture de la vente est aux mains du même propriétaire depuis 2000 et fut toujours soigneusement entretenue chez le concessionnaire Porsche de Toulouse et par le garage Peyraud à Verfeil. Le dernier entretien date du 31 octobre 2008 à 81184 km et a peu roulé depuis. Elle participa depuis 2000 à de nombreuses épreuves classiques de régularité (Targa Florio, Tour d'Espagne, Trophée de Corse, Coupe des Alpes etc…)

Le moteur ne fume pas et ne fuit pas et se révèle très souple et puissant. La pression d'huile est excellente et la boîte de vitesses très précise et silencieuse. L'intérieur est en parfait état et est équipé de sièges Sparco réglables, de panneaux de porte version "light" d'un "Tripmaster" et d'une radio Becker Mexico. Un coupe batterie installé à l'intérieur de l'habitacle est connecté aux deux batteries de 12 V montées en parallèle à l'avant. Une alarme moderne à été installé également. Un important dossier de facture accompagne la voiture.

Passeport FIVA
Carte grise française

150 / 180 000 €

18
JAGUAR
3,8l MK II - 1962

N° DE CHÂSSIS : # 221323 DN
MOTEUR : # LB 1969-9, Six cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE/COURSE : 87mm x 106 mm
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU HD6
PUISSANCE : 250 ch à 5500 tr/mn
BOÎTE : mécanique à quatre rapports + M.A. + overdrive
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : berline 4 portes
EMPATTEMENT : Suspensions : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux à l'avant, pont rigide, lames semi elliptiques à l'arrière, barre Panhard
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues
ROUES, PNEUMATIQUES : fil à fixation centrale, Michelin XVS 185 HR 15
NOMBRE D'EXEMPLAIRE : 14951 Mark II à conduite à gauche entre 1959 et 1967

Dans son livre "Fantastiques Jaguar", Bernard Viart écrit : "Imbattable en rallye entre 1964 et 1969, la Mark II 3,8l était la bête la plus sauvage du marché : Bernard Consten a été le meilleur dompteur du moment".
Dès 1959, Ranier/Estager enlèvent la première place du Tour de France Automobile, dans la catégorie tourisme, mais c'est en 1960 et pour quatre années consécutives, de 1960 à 1963, que l'équipage Consten/Renel remporteront le Tour de France Auto.
Cette magnifique MK II à été vendue neuve en France par Royal Elysée et a été entièrement restaurée depuis la caisse nue en 1989 en vue de participer à des rallyes de régularité. Elle totalise 28300 km depuis sa restauration. Les suspensions ont été durcies, un collecteur et un pot en inox ont été montés ainsi qu'une préinstallation Terratrip. Elle est équipée d'une direction assistée. La sellerie est tendue de cuir beige du plus bel effet, le plafonnier garnie de laine beige comme à l'origine et les tapis de laine Wilton sont bordés de cuir. Les boiseries ont été revernies. Les vitres sont gravées, un extincteur et un coupe batterie ont été ajoutés ainsi qu'un lecteur de CD Alpine. Le volant d'origine à été remplacé par un volant en aluminium cerclé de bois Moto Lita. Elle a participé entre autres au Tour Auto 1999 et au tour d'Espagne 2005. L'entretien est assuré par les établissements Bouzignac et un dossier de restauration et d'entretien accompagne la voiture. Cette Jaguar fonctionne parfaitement, la pression d'huile à chaud se situe à 30/35 Lbs au ralenti à chaud et la boîte de vitesses est souple et silencieuse.

Passeport FIVA
Carte grise française

35 / 45 000 €

19
MERCEDES BENZ
280 SL -1970

N° DE CHÂSSIS : # 11304410017614
MOTEUR : # 1300 101 198
ALÉSAGE-COURSE : 86,5 mm x 78,8 mm
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch
PUISSANCE : 170 ch à 5700 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : Mécanique à quatre rapports + M.A.
CHÂSSIS : coque autoporteuse en acier
CARROSSERIE : cabriolet deux portes
EMPATTEMENT : 2400 mm
SUSPENSIONS : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues
NOMBRE D'EXEMPLAIRES : 48912 exemplaires tous modèles confondus, 230 SL, 250 SL et 280 SL toutes carrosseries confondues entre 1963 et 1971

La voiture présentée totalise 7100 km depuis sa restauration totale et l'entretien est depuis consigné sur un carnet. Elle fonctionne comme une voiture neuve. Toute la sellerie est revêtue de cuir rouge, la capote en toile d'Alpaga noire doublée beige est neuve et elle est équipée d'un hard top de la couleur de la carrosserie. Des ceintures à enrouleurs ont été installées ainsi qu'une alarme moderne et une radio Becker Grand Prix. Un important dossier de restauration et d'entretien accompagne la voiture. Un pré installation pour un Tripmaster figure sous le tableau de bord. C'est une voiture magnifique, prête à emmener son nouveau propriétaire sur les routes estivales ensoleillées, les cheveux au vent.

Manuel de bord
Carte grise française

25 / 35 000 €

20
AUSTIN HEALEY
Mk IV HMC - 1997

N° DE CHÂSSIS : # SA90493CTVRT0082
MOTEUR : # 47A05726B, V8 longitudinal d'origine Rover
CYLINDRÉE : 3948 cm³
PUISSANCE : 180 ch à 4500 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + MA.
CARROSSERIE : Fibre de verre
SUSPENSIONS : roues indépendantes
NOMBRE DE VOITURES PRODUITES : environ 100 exemplaires

Holmes Motor Company Limited a été fondée en 1984 par les frères Graham et Peter Holmes. HMC fabrique des voitures de sport inspirée par l'Austin Healey, bien que la forme de la carrosserie soit semblable à l'original Healey la voiture est extrêmement moderne, tant et si bien Geoffrey Healey y souscrit.
La voiture présentée totalise 26500 miles, l'intérieur est en cuir beige et la capote en alpaga bleu, elle est équipée de la climatisation et des vitres électriques.
Cette réplique de la fameuse Austin Healey Mk III, offre des performances supérieures à celles d'origine avec le confort et les éléments de sécurité d'une voiture moderne.

Titre de circulation communautaire

35 / 45 000 €

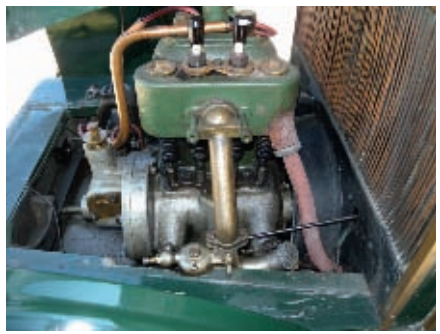
21
RENAULT
AX Cabriolet bi place - 1908

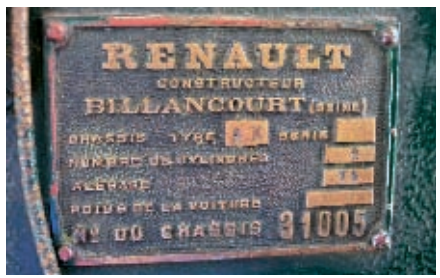
N° DE SÉRIE : #31005
MOTEUR : bicylindre avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 75 mm x 120 mm
CYLINDRÉE : 1060 cm³
DISTRIBUTION : soupapes latérales
ALIMENTATION : un carburateur
BOITE DE VITESSES : mécanique à trois rapports + MA
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en tôle d'acier emboutie
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1908/1913

Fin 1907, au 10ème Salon de l'Automobile, trônait sur le stand Renault un prestigieuse 50cv 6 cylindres. Un an plus tard, à l'automne 1908, Renault révèle l'autre extrémité de la gamme : la 8cv type AX.
Les Renault offrent une gamme complète, réputée pour ses qualités de robustesse et de simplicité d'utilisation : la fabrication en série se généralise et la firme couvre 14% du marché français.
La 7/8cv 2 cylindres est, la plupart du temps, livrée complète en cabriolet avec 2 sièges baquets, mais aussi en châssis pour 4650 Francs de l'époque. En 1910, l'empattement passe de 1950mm à 2100mm avec un prix inchangé. En 1913, l'alésage passe à 80mm et la cylindrée à 1205 cm³ sur l'AX qui en est à sa cinquième et dernière année d'existence, remplacée par la type EK de 9cv, toujours bicylindre.

La voiture proposée est la version la plus classique en carrosserie bi place. De couleur vert foncé avec sa sellerie d'origine en cuir capitonné noir et sa capote en toile noire usagées. La mécanique est tournante.

15 / 20 000 €





22
LINCOLN
Zéphyr Cabriolet V12 – 1938

N° DE SÉRIE : #H48115
MOTEUR : douze cylindres en V, avant, longitudinal, bloc et culasses en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 74,6 mm x 95,2 mm
CYLINDRÉE : 4785 cm³
ALIMENTATION : un carburateur vertical double corps
PUISSANCE MAX. : 134 ch
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 3 rapports + MA, levier au volant
SUSPENSION AVANT/ARRIÈRE : roues indépendantes, essieu rigide
FREINS : Bendix, hydrauliques à tambours sur les quatre roues

M. Henry Martyn Leland fonda Motor Co à l'âge de 75 ans, en 1920, dans la ville de Détroit bien sûr, et fut racheté par Ford en 1922. Edsel Ford devint président de Lincoln en décembre de la même année. En 1933, les moteurs huit cylindres en V furent remplacés par le douze cylindres extrêmement onctueux qui attirera à Lincoln la clientèle raffinée (et celle des présidents des États-Unis à partir de Calvin Coolidge, et ce jusqu'à maintenant).

La voiture proposée est un cabriolet de couleur blanc, sellerie en cuir et moquettes vertes, équipée d'une boîte de vitesse mécanique. La mécanique est tournante mais à réviser, notamment concernant le régulateur de charge qui est défectueux. Elle sera livrée avec ses outils d'origine.

Carte grise française

40 / 50 000 €

23
FIAT
508 S Balilla Sport “Coppa d’Oro” - 1934

N° DE SÉRIE : #12474
MOTEUR : # 011474 type 108 CS 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 65 mm x 75 mm
CYLINDRÉE : 995 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête
ALIMENTATION : un carburateur
PUISSANCE MAXIMUM : 36 ch à 4400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 4 rapports + M.A.

Fiat fut fondé en 1899 par Giovanni Agnelli, le comte Carlo Biscaretti et Emanuele di Bicherasio. La firme de la famille Agnelli n’est pas seulement devenue une fabrique d’automobiles, mais un colosse industriel construisant des avions et leurs moteurs, des roulements à billes, des boggies de wagons et de locomotives, des robots, etc.…
Et c’est, bien sûr, le maître absolu de l’Automobile Italienne, Fiat possédant Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Autobianchi et bien d’autres usines.
C’est le 12 avril 1932 qu’eu lieu la présentation de la Fiat 508 Balilla au salon de Milan. Elle résultait de la volonté du pouvoir de produire une petite automobile populaire et économique pouvant se décliner en différentes carrosseries : Torpédo, berline deux portes, cabriolet… Dès 1933 apparu une version sportive sport-spider dite 508S. L’évolution majeur du model se produisit l’année suivante avec l’adoption du moteur 108 CS équipé de soupapes en tête portant la puissance à 36Cv à 4400 tr/mn.

La voiture présentée est un bel exemplaire de ces mythiques Balilla qui ont marqué les courses transalpines de la seconde moitié des années 30. Celle-ci fut construite en France et habillée d’une carrosserie Sport-spider “ailes longues” bi-place décalées de couleur noire. La sellerie est en cuir vert. Elle possède en outre une instrumentation complète et ses traditionnels tapis de sol en caoutchouc. Le réservoir d’essence a été refait, la mécanique est tournante, mais s’agissant Il s’agit d’une opportunité exceptionnelle d’acquérir une authentique rareté du plus grand constructeur italien.

Carte grise française

90 / 120 000 €

24
CITROEN
5 HP Type C2 Torpedo 2 places

N° DE SÉRIE : #3817
MOTEUR : 4 cylindres en ligne, avant, longitudinal
ALÉSAGE-COURSE : 55 mm x 90 mm
CYLINDRÉE : 856 cm³
ALIMENTATION : un carburateur horizontale
PUISSANCE MAXIMUM : 11 ch à 2100 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 3 rapports non synchronisés

C'est au salon de l'automobile de 1921 qu'est dévoilé la 5 HP du constructeur aux chevrons. Sa diffusion se fera de manière significative à partir de 1923 dans une unique version type C carrossée en torpédo bi place et peint de couleur jaune "citron". Par la suite apparu la version C2 avec un allumage modifié qui fut proposée en torpédo bi place et cabriolet bi place. La dernière évolution notable date de 1925 avec la naissance de la version C3 qui se voit équipée de la carrosserie "Trèfle" torpédo 3 places.

Le modèle présenté est représentatif de cette mythique "citron" dans sa version la plus pure, en torpédo bi place avec cet arrière caractéristique à la manière des Skiff. Elle est bi colore jaune citron avec des ailes et des roues tôlées noires, capote de toile noire. Cet exemplaire est à remettre en route.

Carte grise française

10 / 15 000 €

25
BUICK
Invicta Custom cabriolet - 1962

N° DE SÉRIE : #614010464
MOTEUR : 8 cylindres en V, avant, longitudinal,
CYLINDRÉE : 6570 cm³
ALIMENTATION : 1 carburateur quadruple corps
PUISSANCE MAXIMUM : 325 cv SAE à 4400 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique "Twin Turbine" à 3 rapports + MA
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 5/6 places
FREINS : hydrauliques à tambours sur les 4 roues

En 1962, l'Invicta, remaniée, utilise toujours la carrosserie de la Le Sabre mais y ajoute des enjoliveurs de roues d'un dessin différent et le moteur "Power Pak" doté d'un carburateur quadruple corps. Dans la gamme Invicta, la Custom représente le haut de gamme, mieux équipée et offrant plus de chromes. Le cabriolet Custom offrait par exemple deux sièges séparés en lieu et place de la banquette à l'avant.
C'est d'ailleurs dans cette finition Custom que se présente le cabriolet Invicta de la vente, de couleur noire, capote blanche, intérieur bordeaux. Elle offre tous les équipements de confort nécessaires, dont les vitres et la capote électriques. C'est une voiture d'origine californienne, disposant encore, c'est à souligner, de ses "blacks plates", et totalisant 47 000 miles à ce jour.
Le moteur vient d'être refait, ainsi que le radiateur et les freins. Les amortisseurs sont neufs, la capote et les serrures également.

Carte grise de collection

15 / 18 000 €

26
BENTLEY
S1 Hooper Sports Saloon - 1956

N° DE SÉRIE : B460-AN
MOTEUR : BA 230 6 cylindres en ligne, avant, longitudinal, bloc et culasse en fonte
ALÉSAGE-COURSE : 95,5 mm x 114,3 mm
CYLINDRÉE : 4887 cm³
DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, soupapes d'échappement
ALIMENTATION : 2 carburateurs SU horizontaux, latérales
PUISSANCE MAXIMUM : jamais révélée officiellement mais estimée à 178 ch à 4000 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : automatique à 4 rapports + M.A.
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
CARROSSERIE : berline 4 portes, 5 places par Hooper en aluminium # 10218
FREINS : hydrauliques à tambours de 11"25 x 3" à l'avant et à l'arrière servo freins à assistance mécanique
PERFORMANCES : vitesse maximum 119 miles à l'heure soit 190 km/h
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1955 / 1959
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 4 exemplaires avec cette carrosserie

La voiture présentée est une des quatre fabriquées et l'une d'elle fut exposée au salon de Earls Court de 1956. C'est un exemplaire à conduite à droite. La revue "Autocar" compara la qualité de la réalisation de son intérieur garni de cuir Connoly de couleur parchemin et de boiseries d'eucalyptus du plus bel effet avec le célèbre ebeniste britannique, Sheraton. La très élégante carrosserie aux lignes fluides est peinte en gris bleu appelé "Alpine mist". Le propriétaire nous assure qu'elle ne totalise que 86000 miles d'origine. C'est une voiture superbe, avec un habitacle somptueux comme on en verra jamais plus, et néanmoins rapide dont la chaîne des propriétaires est connue.

Titre de circulation communautaire

25 / 40 000 €

27
BUGATTI
Type 57 VENTOUX 3ème série - 1938

N° DE CHÂSSIS : 57662
MOTEUR : 8 cylindres en ligne, placé à l'avant, longitudinal, vilebrequin, tourillonnant sur six paliers lisses # 478
ALÉSAGE-COURSE : 72 mm x 100 mm
CYLINDRÉE : 3257 cm^3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête entraînés par une cascade de pignons, 2 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : 1 carburateur
PUISSANCE MAXIMUM : 135 cv à 5000 tr/mn
CHÂSSIS : à longerons et entretoises en acier
SUSPENSION AVANT : essieu rigide d'une seule pièce entièrement usiné, dans la tradition Bugatti, ressorts à lames ? elliptiques, amortisseurs hydrauliques.
SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide, ressorts à lames ? elliptiques inversés, amortisseurs hydrauliques
BOÎTE DE VITESSES : mécanique, à 4 rapports + M.A. (3e et 4e silencieuses)
EMBRAYAGE : monodisque à sec
FREINS : hydrauliques, à tambours sur les 4 roues
ROUES : à rayons à fixation centrale
PNEUMATIQUES : 18 x 5,50
EMPATTEMENT : 3300 mm
VOIE AVANT : 1350 mm
VOIE ARRIÈRE : 1350 mm
POIDS DU CHÂSSIS NU : 950 kg
CARROSSERIE : coach 2 portes, 4 places
VITESSE MAXIMUM : 150 km/h
PRODUCTION : 546 exemplaires du type 57

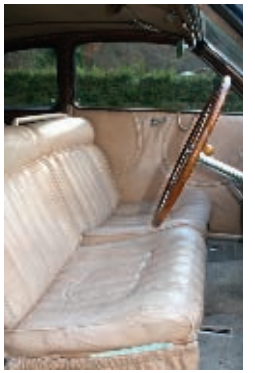
La Bugatti 57 fut présentée au Salon de Paris en Octobre 1933. On reconnaît les modèles 34 à un tableau de bord comportant un gros cadran rond incluant les différentes jauges. Les ailes avant sont échancrées fortement et se prolongent jusqu'aux ailes arrière par un marchepied.
En 1935, la 57 est la seule voiture de tourisme construite à Molsheim. Les Galibier, Ventoux et Stelvio reçoivent un certain nombre d'améliorations dont un tableau de bord à six cadrans ronds incorporés dans un logement ovale découpé dans la planche de bord.
Le capot moteur reçoit une série de trois rangées de fines louvres d'aération. Les ailes avant sont plus enveloppantes et les marchepieds disparaissent. La ligne du coffre est abaissée. Les tubulures d'admission et d'échappement sont modifiées et les performances augmentent, la vitesse maximum passant à près de 160 km/h.
En 1936, la mécanique est inchangée, mais les carrosseries sont légèrement transformées : sur le cabriolet, l'ancrage de la capote s'aligne sur la ligne des portes, une moulure latérale s'arrondit du capot à la naissance de l'aile arrière, soulignée souvent par une peinture deux tons de la carrosserie.
A partir du Salon, tous les modèles Bugatti 57 peuvent recevoir un compresseur de type Roots, expérimenté en 1935. La puissance passe à 160 cv et la vitesse à 170 km/h. Environ 110 moteurs seront ainsi équipés.

En 1937, à partir du Salon de Paris, les 57 adoptent des amortisseurs télescopiques Allinquant et des freins hydrauliques Lockeed, mais ces modifications n'apparaissent pas en même temps sur toutes les carrosseries. Les ailes avant sont modifiées et intègrent les phares sur les modèles 38, mais plusieurs voitures de 1938, et même de 1939, auront encore d'origine des phares séparés. Les 57 exposées au Salon de Paris 1938 ne présentent pas de modifications mécaniques si ce n'est la possibilité d'adapter une boîte Cotal. La ceinture de caisse des Stelvio est légèrement surélevée.
La voiture présentée est un Bugatti Type 57, 2 portes, 4 places, donc un coach "Ventoux" terminée en mars 1938, châssis # 57662 et équipée du moteur # 478. Elle avait été commandée chez Bugatti, avenue Montaigne, à Paris, par Monsieur Quentin qui en prit livraison le 2 Juin 1938. Elle fut alors immatriculée 8707 NA 7 dans le Pas de Calais. On la retrouve après la seconde guerre mondiale à Valenciennes, dans le Nord, propriété de Camille Ferdinand, "Ferdi" pour les intimes, qui fut le fondateur et le premier président du Bugatti Club de France, la voiture était alors immatriculée 8972 AZ 59 en septembre 1954.
En 1962 elle devint la propriété du belge Pierre Versteelen, de Bruxelles, et immatriculée d'après le Bugatti register de Conway de 1962 : AE 598. Elle revint en France à Lyon chez le Bugattiste bien connu Christian Baverey qui participa avec # 57662 à de nombreux meetings Bugatti, ainsi à Deauville en Octobre 1978 (#56) Christian Baverey la céda à Raymond Berg, à Forbach qui participa avec sa voiture au Centenaire Ettore Bugatti en 1981 (#114). Au décès de Raymond Berg en 2000, la belle 57 devint la propriété de femme, Béatrice qui continua à la monter dans de nombreux meetings à Molsheim (2003, 2005, 2006) ainsi qu'à des concentrations Oldtimer à Baden Baden en 2005, 2006 et 2007. Elle revint en Belgique où elle se trouve toujours.
Cette voiture à toujours été entretenue avec beaucoup de soins, elle fonctionne parfaitement, seul l'embrayage, montrant quelques signes de faiblesse a été changé récemment. Il est rare de trouver une Ventoux avec une histoire aussi limpide, un habitacle d'origine, aussi désirable.

Carte grise française.

Estimation : Consulter l'expert

Bibliographie : The Bugatti Register, The Netherlands Belgium Volume II 2008-2009
The Bugatti Register 1962, Conway
The Bugatti Register,1974, Conway



28
FERRARI
TESTAROSSA - 1987

N° DE SÉRIE : # ZFFAA17B000068157
MOTEUR : # F113B00173, 12 cylindres à plat, opposés en position centrale arrière, longitudinal, bloc moteur en alliage léger, chemises en aluminium avec surfaces rapportées au nickel chimique, vilebrequin tourillonnant sur sept paliers
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 78 mm
CYLINDRÉE : 4942 cm^3
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch K.Jetronic
LUBRIFICATION : à carter sec
ALLUMAGE : électronique Marelli Microplex
PUISSANCE MAXIMUM : 390 ch DIN à 6300 tr/mn
RÉGIME MAXIMUM : 6800 tr/mn
BOITE DE VITESSES : mécanique, à 5 rapports synchronisés
CHÂSSIS : tubulaire en acier avec la partie arrière démontable avec le groupe autopropulseur
CARROSSERIE : berlinette deux places dessinée et fabriquée par Pinin farina, carrosserie en aluminium, toit et portière en acier
SUSPENSIONS : roues indépendantes à l'avant et à l'arrière
FREINS : hydrauliques, à disques ventilés sur les 4 roues, servofrein à dépression
PNEUMATIQUES : Michelin MXX de 225/50-16 à l'avant et 2555/50-16 à l'arrière
PERFORMANCES : vitesse maximum 290 km/h, 0 à 100 km/h en 5,8 s ; 400 mètres départ arrêté en 13,6 s ; 1000 mètres départ arrêté en 24 s

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984 et entra aussitôt en production, en même temps que la série limitée des 288 GTO. Bien qu'héritière spirituelle de la berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarque comme étant la première Ferrari créée pour les Etats-Unis depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution marquèrent profondément le marché Nord-Américain.
La BB ne fut jamais équipée d'usine pour ce marché et les quelques Boxer rencontrées aux Etats-Unis ont toutes été transformées localement pour

répondre à la réglementation Américaine. La Testarossa a été dessinée par Pininfarina, comme l'était la BB puis aussi construite par celui-ci plutôt que par Scaglietti. D'intensifs essais dans la moderne soufflerie du carrossier aidèrent à en développer les formes mais laissèrent peu de liberté à la pure inspiration artistique, le coefficient de pénétration dans l'air et surtout des appuis aérodynamiques importants à haute vitesse apparurent comme primordiaux dans le cahier des charges. La réussite de la Testarossa est incontestable dans ces domaines, mais elle est moins romantique que ses devancières. C'est une voiture qui atteint presque 300 km/h dans des conditions de confort et de facilités déconcertantes. Son moteur bien qu'ayant adopté une architecture et des côtes comparables au 12 cylindres de la BB n'en est pas moins complètement remaniée.
Ses culasses à quatre soupapes par cylindre, ses douze injecteurs, son degré de mise au point font de ce moteur un réservoir de puissance qui semble inépuisable, et par dessus tout alors que l'électronique envahit nos appareils de photos et nos automobiles, la Testarossa reste essentiellement mécanique.
La voiture présentée a parcouru 48 000 km, elle est rouge avec un intérieur cuir noir. C'est un très bel exemplaire de Testarossa dans un excellent état de conservation.

Titre de circulation communautaire

50 / 55 000 €

29
PORSCHE
911 S 2,4 l coupé - 1973

N° DE SÉRIE : 911 330 0841
MOTEUR : type 911 / 53, # 6321062 six cylindres opposés, refroidi par air, en porte à faux arrière
CYLINDRÉE : 2341 cm^3
PUISSANCE : 210 ch à 6300 tr/mn
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch
BOÎTE DE VITESSES : type 911, mécanique à cinq rapports + M.A.
POIDS À SEC : 1050 kg
PERFORMANCES : vitesse maximum 232 km/heure, km départ arrêté en 26,9 s
PÉRIODE DE PRODUCTION : 1971 / 73
NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1750 exemplaires en 1971 ; 1430 exemplaires en 1973

A partir de 1971 les 911 passent à la troisième étape concernant la cylindrée de leur désormais célèbre six cylindres, tous les moteurs de la gamme 911 passaient à 2,4 L et fonctionnaient à l'essence normale.
La puissance du 2,4 L S passait à 190 cv ce qui conférait à cette voiture une vitesse de pointe de plus de 230 km/heure. La tenue de route avait été améliorée par une meilleure répartition du poids, 42 % à l'avant, 58 % à l'arrière grâce à une répartition plus judicieuse de certains accessoires et des jantes et des pneumatiques plus larges. La géométrie des suspensions étaient réglée difficilement et la fixation des amortisseurs arrière était modifiée.
Un spoiler apparaissait à l'avant, d'abord sur la 911 S puis sur les 991 T et E. L'orifice de remplissage d'huile se situait dorénavant derrière la porte passager, cachée par un clapet, mais des confusions avec l'orifice du remplissage d'essence décidèrent Porsche à revenir à l'ancien emplacement sous le capot moteur. La 911 S était équipée de série d'une barre stabilisatrice de 15 mm de diamètre. La 911 S 2,4L, comme la voiture présentée est en fait une des Porsche les plus désirables, bien sur la 2,7 litres Carrera RS de 1973 est un peu plus légère et a 20 cv de plus mais les performances des deux voitures sont pourtant proches et le rapports qualité / prix / performances de la 2,4 S est imbattable.

La voiture présentée est dans un très bon état d'origine et a toujours été méticuleusement entretenu. Le moteur est très vif et puissant, l'étanchéité moteur vient d'être faite, l'embrayage et les pneus sont neufs. Elle est équipée d'un réservoir plastique de 85 l, de jantes Fuch, de vitres électriques teintées et de rares sièges Recaro d'époque en cuir.

Carte grise française

45 / 55 000 €

30
DINO
308 GT4 coupé - 1981

N° DE SÉRIE : # F106AL 15066

MOTEUR : central arr., 8 cyl. en V à 90°, en alliage léger

CYLINDRÉE : 2927 cm³

PUISSANCE MAX. : 250 ch à 7.700 tr/mn

DISTRIBUTION : soupapes en tête, commandées par deux arbres à cames en tête par rangée de cylindre

ALIMENTATION : par 4 carburateurs double corps Weber

BOÎTE DE VITESSES : manuelle à 5 rapports + M.A.

FREINS : hydrauliques à disques ventilés avec servofrein

CARROSSERIE : coach deux portes, quatre places réalisé par Saglietti sur un dessin de Bertone

CHÂSSIS : tubulaire

SUSPENSIONS : ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques

La 308 GT4 a été présentée au Salon de Paris 1973, d'abord en tant que Dino puis, en 1976, Ferrari. 2826 exemplaires ont été fabriqués de 1973 à 1980 : elle répond au cahier des charges fixé par Ferrari : moteur central arrière, et quatre places La carrosserie est due à Bertone, alors que depuis près de vingt ans toutes les Ferrari étaient habillées par Pininfarina. José Rosinski dans Sport Auto et l'Année Automobile de 1974 crédite ce modèle des performances suivantes : vitesse maxima supérieure à 250 km/h, 1000 mètres départ arrêté en 26".
La voiture présentée est un bel exemplaire de l'une des Ferrari routières les plus efficaces et utilisables. Il est équipé de la climatisation et de vitres à commandes électriques. Les courroies de distribution, les freins et les pneus sont neufs et elle est révisé par Milano garage. L'intérieur est en cuir bleu.

Carte grise monégasque.

16 / 20 000 €

31
BENTLEY
Continental R - 1993

N° DE SÉRIE : # SCBZB04D1PCX42630

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, longitudinal avant

DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs depuis un arbre à cames central dans le centre du V

SURALIMENTATION : moteur turbochargé

PUISSANCE MAXIMUM : 400 cv

PERFORMANCES : vitesse maximum 250 km/h, 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes

ANNÉES DE PRODUCTION : 1992-1999

La Bentley Continental R est équipée du moteur turbo-chargé de la Turbo R, ses 400 cv lui procurent des performances hors du commun, aussi bien en vitesse de pointe, plus de 250 km/h grâce à une étude aérodynamique très poussée, qu'en accélération, il lui faut moins de six secondes pour atteindre 100 km/h après un départ arrêté.
C'est la première Bentley en quarante ans qui n'a pas son équivalent chez Rolls Royce. C'est aussi une voiture extrêmement coûteuse à l'achat : 269 000 US dollars en 1993. En 1953, une Continental R valait quatre fois le prix d'une belle Cadillac. En 1993, la nouvelle Bentley R vaut toujours un peu plus de quatre fois le prix d'une Cadillac Allanté.
La voiture présentée est donc un exemplaire de ces très exclusives Bentley, dans une couleur classique, noire ; son habitacle somptueux est tendu de cuir Magnolia ; ses quatre phares ronds entourent la discrète calandre peinte de la marque ; du bois précieux entoure les cadrans ronds et classiques du tableau de bord. Mais son luxe n'est pas tout, les performances sont à la hauteur de la réputation de la marque et ce coach laisse sur place, dans une ambiance feutrée, bien des voitures dites de Sport. C'est une voiture de grande classe qui à parcourue 55 500 km, elle possède un carnet d'entretien à jour et a été révisée entièrement par Américo Automobiles. Elle a été expertisée par Christian Huet en Janvier 2009 pour 53 000 €.

Carte grise française

38 / 50 000 €

32
LAMBORGHINI
"Countach" LP 5000 "Quatro Valvole" - 1987

N° DE CHÂSSIS : ZAC00500CLA12925

MOTEUR : 12 cylindres en V à 60°, central arrière, longitudinal

ALÉSAGE-COURSE : 85,5 mm x 75 mm

CYLINDRÉE : 5167 cm³

DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindres

ALIMENTATION : 6 carburateurs double corps Weber 44DCNF

ALLUMAGE : électronique Magneti Marelli

PUISSANCE MAXIMUM : 455 ch à 7000 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.

CHÂSSIS : multitubulaire en acier avec plancher et passage de roue en polyester

CARROSSERIE : berlinette 2 portes, 2 places en tôle d'aluminium rivetée, par Bertone

FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues

PERFORMANCES : vitesse maximum 295 km/h, 1000 m départ arrêté en 22 secondes

NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1269 exemplaires tous modèles confondus. La 5000 QV fut construite de 1985 à 1988.

Quand la dernière version de la Miura, la SV, fut présentée au public au Salon de Genève 1971, la voiture, pourtant très belle et spectaculaire, fut éclipsée par sa voisine sur le stand Lamborghini ; la Countach (expression piémontaise intraduisible qui veut dire à peu près : que c'est beau) LP 500 (Longitudinal Posteriore 5 litri).
La voiture avait un V12 dérivé du moteur de la Miura, mais de plus forte cylindrée et monté en avant de l'essieu arrière avec la boîte de vitesse entre les sièges baquets. La puissance était transmise de la boîte de vitesses au différentiel, entre les roues arrière par un arbre de transmission passant à travers le moteur dans toute sa longueur.
Le concept de la voiture qui démodait toute la production concurrente, était dû à Paolo Stanzani.
On doit le fabuleux dessin de la carrosserie à Marcello Gandini, alors chez Bertone.

En Mars 1982, au Salon de Genève, une nouvelle Countach fut présentée au public. L'Ingeniere Giulio Alfieri s'était attaché à donner du couple au splendide 12 cylindres en augmentant la cylindrée de 4L à 4.7L. LA voiture gagna aussi quelques centimètres de garde au sol et devint plus utilisable.
Sous la direction de Patrick Mimran, la notoriété de Lamborghini se fit plus haute avec le fer de lance de la gamme : la Countach.
Giulio Alfieri travailla sur de nouvelles culasses à quatre soupapes ainsi qu'à une augmentation de cylindrée obtenue par un allongement de 6mm de la course du V12.
La puissance obtenue était de 455 CV à comparer aux 390 CV du haut de gamme Ferrari à l'époque : la Testarossa. La Countach 5000 QV fut construite à partir de 1985 et jusqu'à 1988, date de l'avènement de la Countach 25ème anniversaire.
L'exemplaire présenté a été méticuleusement préservé. De couleur rouge foncé, cuirs et moquettes noirs, petit volant gainé de cuir noir, cette Countach n'affiche que 26 000 kms au compteur.
Son état peut être décrit comme magnifique, c'est une voiture quasiment neuve dont l'essai nous a impréssionné. Nous ne nous rappelions plus à quel point les performances de cette super car sont toujours d'actualité.

Titre de circulation communautaire

90 / 120 000 €

33
BENTLEY
Turbo R - 1989

N° DE SÉRIE : SCB250T056CX14778

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant longitudinal, type Rolls Royce L410 ITKL

ALÉSAGE-COURSE : 104,4 mm x 99,06 mm soit une cylindrée de 6750 cm³

ALIMENTATION : injection MK-Motronic

PUISSANCE : 360 cv à 4200 tr/mn (234,6 kW à 4200 tr/mn)

CHÂSSIS : coupe autoporteuse en acier

La Bentley Turbo R construite à partir de 1985, devait conjuguer les performances encore améliorées de la Mulsanne Turbo de 1982 et la suspension relativement sportive de la Eight. La Turbo R, dont le R signifie Road holding soit “tenue de route”, présentée pour la première fois au Salon de Genève, en mars 1985, obtint un franc succès.
Pour la première fois sur une Bentley, des jantes spécifiques en alliage léger étaient montées en série. La suspension recevait une barre stabilisatrice à l’avant et des amortisseurs plus fermes à l’arrière et les amortisseurs hydropneumatiques contribuaient à une suspension plus sportive pour cette luxueuse berline.
En 1989, la Turbo R fut modifiée extérieurement par un discret bouclier avant sous le pare-chocs et des jupes latérales de la couleur de la voiture. Un nouveau système d’injection numérique MK Motronic avec échangeur air/air accentua encore le coté sportif de la Turbo R.
La voiture présentée est une Bentley Turbo R ayant parcouru environ 78521 km d’après son propriétaire. C’est une magnifique berline de couleur argent métal à filet noir, intérieur en cuir noir d’origine. C’est une voiture luxueuse aux performances étonnantes, munie de son carnet d’entretien.

Titre de circulation communautaire.

20 / 30 000 €

34
JAGUAR
XJS - 1985

N° DE SÉRIE : # SAJJNAECBCC123989

MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal

CYLINDRÉE : 3600 cm³

PUISSANCE MAXIMUM : 225 ch

BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports + MA

FREINS : à disques, à commande hydraulique sur les quatre roues

Les versions 6 cylindres 3,6 l et 4 litres produites parallèlement à partir de 1983 offrent un agrément d’utilisation très comparable à celui du V12 en termes de douceur et de souplesse de fonctionnement, tout en consommant beaucoup moins. Certes, l’écart de puissance est assez sensible, mais d’une manière générale, ces XJ-S présentent bien des avantages à l’usage, la fiabilité de leur moteur (ces 6 cylindres de la génération AJ ont fait le bonheur de la série XJ 40) ayant été largement prouvée depuis. Quant aux factures d’entretien elles sont sans commune mesure avec celles qu’exige un V12. Qu’il s’agisse du 3,6 l ou du 4 litres, la tranquillité d’esprit est de mise si l’entretien courant est correctement assuré. Le bossage central du capot et les jantes sont spécifiques.
C’est une seconde main depuis 1999, toujours immatriculée en France. Elle a parcouru 136 000 kms, et ne totalisait que 122 000 kms en 2001. Des pneus Pirelli et des amortisseurs Koni ont été montés, elle roule régulièrement.

Titre de circulation communautaire

8 / 12 000 €

35
FERRARI
365 GT 2+2 1969

N° DE SÉRIE : 11617

MOTEUR : 12 cylindres en V à 60°, avant, longitudinal, bloc, culasses et carters en alliage léger

ALÉSAGE-COURSE : 81 mm x 71 mm soit une cylindrée 4390 cm³

ALIMENTATION : trois carburateurs double corps Weber

PUISSANCE : 320 cv à 6600 tr/mn

CHÂSSIS : tubulaire en acier, tubes principaux de section ovale dans la tradition Ferrari

CARROSSERIE : coach deux portes, quatre places, par Pininfarina, en tôle d’acier, ouvrants en aluminium

SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques

SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, niveau constant à contrôle hydropneumatique

EMPATTEMENT : 2700 mm

FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues

ROUES : de 15” de diamètre, en alliage léger

PNEUMATIQUES : 215/70 VR 15 à l’avant et à l’arrière

PÉRIODE DE PRODUCTION : 1967/1971

NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 801 exemplaires

En huit années de fructueuse collaboration, Ferrari et Pininfarina avaient vendu plus de deux mille 250 GTE et 330 GT 2+2, prouvant par là qu’il y avait une clientèle, pas seulement férue
de sport automobile, mais aussi concernée par le confort et la possibilité d’emmener deux enfants ou un supplément de bagages. Aussi, une nouvelle 2+2 de forte cylindrée fut présentée au Salon de Paris 1967. La nouvelle voiture avait des roues arrière indépendantes pour la première fois sur une Ferrari 2+2. Des combinés ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni assuraient une excellente tenue de route et le confort était assuré par une suspension arrière à niveau constant, étudiée conjointement par Ferrari et Koni. Comme sur les GTB4 et 330 GTC, l’arbre de transmission (de la boîte cinq vitesses à l’embrayage) passe au différentiel à travers un “torque tube”. Si le châssis a le même empattement que celui du 330 GT 2+2, la carrosserie est entièrement nouvelle, rappelant plus celle des modèles Superfast que les précédentes 2+2.
C’est une voiture d’une grande élégance, confortable et relativement spacieuse, de couleur blu serra metalizzato, cuirs parchemins, avec un peu plus de 82 876 kms au compteur. C’est un bel exemplaire sans corrosion et bien entretenu.

Titre de Circulation Communautaire

60 / 70 000 €

36
FERRARI
400 i – 1982

N° DE SÉRIE : #ZFFEB06B000042431

MOTEUR : douze cylindres en V à 60°, avant, longitudinal, bloc et culasses en alliage léger

CYLINDRÉE : 4823 cm³

PUISSANCE MAXIMUM : 310 ch à 6400 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : automatique à trois rapports + MA

CHÂSSIS : tubulaire, tubes principaux de section ovale dans la tradition Ferrari

CARROSSERIE : coach deux portes quatre places en tôle d'acier, ouvrants en aluminium

PÉRIODE DE PRODUCTION : 1979/1985

Décidé à prendre une part substantielle du marché des voitures de luxe, Ferrari présentait, au Salon de Paris 1967, une 2+2 puissante et raffinée : la 365 GT 2+2. Elle reprenait les grandes lignes stylistiques de la 330 GTC spécialement construite pour la princesse de Réthy.
Ce modèle eut un succès certain, puisque construit à 800 exemplaires entre 1967 et 1971. Il fut suivi par la 365 GT4 2+2, construite entre 1972 et 1976. Complètement redessinée par Pininfarina, présentée pour la première fois au Salon de Paris 1972, cette carrosserie magnifique devint successivement 400 GT (1976-1979), 400 i GT (1979-1985) et enfin 412 jusqu'à la fin des années 80, le dessin superbe du maître carrossier Pininfarina n'évoluant presque pas pendant dix-sept ans.
C'est dire la justesse intemporelle de ce chef-d'?uvre dont l'exemplaire proposé en est un magnifique exemple. Peinte en gris métallisé, intérieur en cuir noir proche du neuf, c'est une 4ème main vendue neuve en Suisse et totalisant un peu plus de 80 000 km. Achetée par son propriétaire actuel en 2007, celui-ci fit le trajet Suisse-Paris sans rencontrer le moindre problème. Elle est équipée de son autoradio-cassette Pioneer d'origine, de ses trousses à outils à l'état neuf et de ses manuels et carnets. On note également que le pot inox est récent.
C'est une voiture magnifique et soignée, l'une des plus belles 400 disponible actuellement.

Carte grise française

20 / 25 000 €

37
PORSCHE
993 Bi turbo – 1995

N° DE SÉRIE : #WPOZZZ99ZTS370879

MOTEUR : 6 cylindres à plat, arrière

ALIMENTATION : gestion Bosch Motronic

ALÉSAGE - COURSE : 100 mm x 76,4 mm

CYLINDRÉE : 3600 cm3

PUISSANCE : 408 cv à 5750 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 6 rapports + M.A.

PERFORMANCES : 296 km/h

ANNÉES DE PRODUCTION : 1995-1998

La Porsche 911 est née en 1963 pour remplacer la 356. Elle a connu une carrière exceptionnellement longue puisque sa production n'a cessé qu'au cours de l'année 1998 (on parle ici de la 911 refroidie par air et pas de l'homonyme qui lui succède, refroidi par eau).La génération 993 est une profonde évolution de la 911. De nouvelles suspensions, de nouvelles boîtes de vitesses, des évolutions moteur étaient nécessaires pour résister à la concurrence toujours plus pressante. Des défauts propres 911 étaient corrigés, comme l'éclairage, les essuie-glaces ou le chauffage. La 911 turbo de 1995 est une version "simplifiée" de la 959 de 1987. Comme cette dernière, elle a recours à une double suralimentation, à 4 roues motrices et à une boîte 6 rapports. Sa suspension n'est plus pilotée électroniquement et sa transmission est simplifiée, mais la 911 Turbo génération 993 reste proche de la mythique 959.
La voiture présentée

De couleur bleu marine, intérieur tout cuir bleu marine totalise 76 000 km d'origine. Il s'agit d'un véhicule immaculé qui sort d'une révision complète effectuée à 74 000 km pour près de 10 000 euros chez le spécialiste Boutinaud Racing. Elle possède entre autre un toit ouvrant, des sièges électriques, la transmission intégrale et des jantes 18'. Les freins on été refaits (disques et plaquettes), les pneumatiques sont neufs, les courroies ont été changées, les turbos révisés… Il s'agit véritablement d'un exemplaire soigné au plus haut degré.

Carte grise française

55 / 65 000 €

38
MASERATI
Ghibli 4,9 l SS - 1967

N° DE SÉRIE : AM115491440

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, bloc et culasses en alliage

ALÉSAGE-COURSE : 93,9 mm x 89 mm

ALIMENTATION : 4 carburateurs double corps Weber 42DCNF

PUISSANCE : 335 cv à 5500 tr/mn

CHÂSSIS : tubulaire en acier

CARROSSERIE : coupé deux portes, deux places construit par Ghia sur un dessin de Giorgetto Giugiaro

SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux

SUSPENSION ARRIÈRE : essieu rigide

FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues

ROUES : en alliage léger à fixation centrale de 15

PÉRIODE DE PRODUCTION : 1967/1973

NOMBRE DE VOITURES CONSTRUITES : 1149 coupés dans les deux cylindrées confondues, 4'7 et 4'9, plus 125 spyders

Les années cinquante résonnèrent de la rivalité entre Maserati et Ferrari; en 1957, si la firme au trident dut laisser le championnat du monde des constructeurs à Ferrari, les 315 S et 335 S prenant de peu le dessus sur les 300 S et 450 S, le championnat des conducteurs revint à Juan Manuel Fangio et à sa Maserati 250 F.
De cette époque bénie où, comme le disait Innes Ireland, les moteurs étaient où ils devaient être, c'est à dire devant, il nous reste heureusement deux automobiles construites selon ces sages principes : la Ferrari Daytona et la Maserati Ghibli. Elles ont toutes deux de robustes châssis tubulaires, des moteurs développés avec l'expérience de la course et des carrosseries sublimes, quoique très différentes : à la ligne très agressive que Pinin Farina a dessinée pour Ferrari, Giorgetto Giugiaro, alors chez Ghia, opposa un dessin très élégant avec un capot surbaissé grâce à l'adoption du carter sec sur le V8 double arbre, qui différait en cela de ceux montés sur la Quattroporte et la Mexico. Tout d'abord livré en version 4,7l, le moteur de la Ghibli adopta une cylindrée de 4930 cm³, à partir de la fin de l'année 1971 : la puissance augmentait peu, 335 ch au lieu de 330, mais le couple passait à 49 m/kg au lieu de 45 m/kg au régime identique de 4000 tr/mn à comparer aux 354 ch à 7500 tr/mn et 44 mkg de couple pour la Daytona. Les deux voitures rivales, opposées sur le papier, n'avaient, en fait, pas la même destination.
Robuste et sportive, la Ferrari voulait contrer la Lamborghini Miura. Tout aussi robuste, la Ghibli était plus simple, moins sophistiquée, presque rustique, bien que presque aussi performante. Son châssis est très rigide puisque très peu renforcé sur le spyder. L'essieu arrière rigide de la Ghibli bien guidé ne nuit pas à ses qualités de tenue de route dans les grandes courbes autoroutières, et son gros moteur ne chauffe pas et ne se dérègle pas. La Ghibli est une voiture magnifique de quelqu'angle qu'on la regarde, à tel point qu'Henry Ford s'en était acheté une qu'il avait exposée dans le bureau d'étude avec une pancarte destinée à ses designers, disant : "Regardez bien cette voiture, vous voyez là des lignes parfaites".
La voiture présentée est un bel exemplaire dans un bon état de présentation et de fonctionnement.

Titre de Circulation.

55 / 65 000 €

39
BENTLEY
Arnage - 1999

MOTEUR : 8 cylindres en V ouvert à 90° d'origine BMW, longitudinal, avant

ALÉSAGE-COURSE : 79.0 mm x 92.0 mm soit une cylindrée de 4398 cm^3

ALIMENTATION : Gestion Bosch Motronic

DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindre

PUISSANCE : 354 cv à 5500 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : automatique à 5 rapports + M.A.

TAUX DE COMPRESSION : 8,5 à 1

DIRECTION : assistée à crémaillère

CHÂSSIS : coque autoporteuse

CARROSSERIE : berline 4 places, 4 portes

SUSPENSION AVANT : roues indépendantes, double triangulation

SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes, double triangulation

FREINS : à disques ventilés sur les 4 roues

PERFORMANCES : vitesse maximum 240 km/h

Succédant à la dernière évolution de la Mulsanne, la nouvelle berline Bentley est lancée en 1998 au moment où Rolls-Royce passe des mains de Vickers à celles du groupe Volkswagen. Baptisée Arnage, elle est révélée au Mans, lieu mythique des exploits passés de la marque. La Bentley Arnage est construite sur la plate-forme de la Rolls-Royce Silver Seraph également apparue en 1998. Les deux modèles ont aussi en commun la carrosserie dessinée par le styliste Graham Hull, qui l'a dotée d'une ligne dérivée de celle de la Mulsanne. La voiture présentée est un magnifique exemplaire, bleu marine, cuir havane muni de nombreuses options comme les écrans DVD dans les appuies têtes, le chargeur cd, dans un excellent état de présentation et de fonctionnement.

Titre de circulation communautaire

60 / 80 000 €

40
FERRARI
348 Spider - 1994

N° DE SÉRIE : ZFFUA43B000098316

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90° en position centrale arrière, longitudinal bloc et culasses en fonderie d'aluminium, chemises humides amovibles en aluminium, bielles et vilebrequin en acier forgé.

CYLINDRÉE : 3 405 cm^3

DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindre.

ALIMENTATION-ALLUMAGE : gestion électronique Bosch Motronic M2.7. Collecteurs et conduits d'admission à résonance variable

PUISSANCE MAXIMUM : 320 ch à 7 200 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : ensemble boîte-pont Ferrari à 5 rapports + M.A.

PERFORMANCES : vitesse maximum 280 km/h, 1000 m départ arrêté en 24,7 s.

La Ferrari 348 fut présentée en première mondiale au Salon de Francfort le 15 septembre 1979. Ce fut la première Ferrari des années 80. C'est le fruit de plus de 40 années d'expérience et, comme ses devancières, elle présente des performances de premier plan et une ligne d'une élégance extrême. C'est une voiture de grand tourisme à deux places avec un moteur monté en position centrale arrière, longitudinalement, des suspensions à roues indépendantes et des freins à disques ventilés sur les 4 roues. Jusque là, pour Ferrari c'est classique mais la boîte, comme le T de TB ou TS l'indique, est transversale comme sur les dernières Mondial. La boîte de vitesses transversale est un exemple de plus chez Ferrari de l'apport direct de la course à la série. L'aérodynamique de la 348 a bien sûr été étudiée grâce aux essais en soufflerie. À la coque autoporteuse en acier est boulonnée une structure tubulaire à l'arrière supportant le moteur et les suspensions permettant un démontage facile.
La voiture présentée, de couleur "bleu Sera métallisé", capote et cuir bleu marine et noir, a été vendu neuve par Ferrari Francorchamps. Ce spider n'a que 43500 km, une révision sérieuse a été faite en juin 2009, les courroies ont été changées. Le spider 348 est une voiture rare et demeure le modèle cabriolet de la marque le plus abordable.

Carte grise française.

40 / 45 000 €

41
ALPINE RENAULT
A 110 1600S – 1970

N° DE SÉRIE : 17074

MOTEUR : 4 cylindres en ligne, en porte-à-faux arrière, longitudinal, culasse en alliage léger, chambres de combustion hémisphériques

ALÉSAGE-COURSE : 78 mm x 84 mm

CYLINDRÉE : 1605 cm^3

DISTRIBUTION : soupapes en tête actionnées par tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral

PUISSANCE MAXIMUM : 140 ch à 6000 tr/mn

BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A.

CHÂSSIS : châssis poutre

CARROSSERIE : berlinette, deux portes, deux places en fibre de verre et résine collée au châssis poutre

SUSPENSIONS : roues indépendantes

POIDS À SEC : 710 kg

EMPATTEMENT : 2100 mm

FREINS : hydrauliques à disques Bendix

ROUES : 13" de diamètre /185/70 VR 13

PERFORMANCES : vitesse maximum 215 km/h

Fin 1969, les moules de carrosserie de la berlinette Alpine sont refondus et la marque adopte des phares de plus grand diamètre et, à l'avant, les trois ouïes de refroidissement des freins, sous le pare-chocs, sont remplacées par une ouverture unique. Les Alpine sont désormais construites dans une nouvelle usine à Rouxmesnil-Bouteilles, à la périphérie de Dieppe. Une version rallye de la 1600S est construite pour les clients les plus sportifs à partir de 1971 (1596 cm^3 et 155 ch).
Les années-modèle 1972 et 1973 voient la disparition des 1300 G et 1300 S, leur mécanique n'étant plus fabriquées par Renault. la carrosserie, durant ces deux dernières années, ne fut l'objet d'aucune modifications. En 1974, les berlinettes perdent leur appellation "Tour de France", la 1600 est équipée d'un panneau arrière démontable, facilitant les interventions sur la mécanique. L'usine de Thiron-Gardais ferme ses portes. Les berlinettes 1975 s'identifient grâce aux câbles de remorquage avant et arrière installés sur la 1600 (à l'avant seulement pour la 1300), un carrossage négatif est adopté sur la 1600 dont un nouveau modèle à moteur Renault 16TX est présenté à l'automne au Salon de Paris.
La dernière Berlinette sort de l'usine en 1977 ;

La voiture proposée est une A110 1600 S de 1970 # 17074. De couleur bleu Alpine , cette berlinette se présente en bon état de fonctionnement, une facture de 27000 € atteste d'une restauration effectuée en 2007. Elle est équipée d'un double circuit de freinage, de sièges baquet et d'un arceau de type GR III. Le moteur a été refait et convertit au sans plomb. Cette voiture est éligible au Tour Auto, au rallye de Monte Carlo entre autres et procurera à son nouveau propriétaire des sensations inoubliables.

Carte grise française.

68 / 75 000 €

42
DE LA CHAPELLE
Bugatti T55 - 1984

N° DE SÉRIE : YA9AX55B7KP118012
MOTEUR : six cylindres en ligne, avant, longitudinal, d'origine BMW
CYLINDRÉE : 2300 cm³
DISTRIBUTION : simple arbre à cames en tête
ALIMENTATION : injection électronique Bosch
PUISSANCE MAXIMUM : 170 cv à 5 800 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + MA sport
CHÂSSIS : poutre centrale et treillis tubulaire acier
CARROSSERIE : roadster 2 places, 2 portes en matériaux composites, aluminium et acier
SUSPENSIONS: roues indépendantes, 2 combinés ressorts-amortisseurs, barre anti-roulis
POIDS À SEC : 1080 kg
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues, servo-frein
ROUES : type Bugatti Grand Prix en alliage léger et fixation centrale
PERFORMANCES : vitesse maximum : 185 km/h

En 1975, Xavier de la Chapelle décida de faire revivre la marque familiale établie au début du siècle à St Chamond : les Automobiles Stimula - De La Chapelle dont le premier modèle fut un modèle Sport 4 cylindres en 1908. En 1978, après trois années de développement il présenta au Salon de Genève la Stimula 55, recréation du roadster Bugatti T55 crée par Jean Bugatti et une centaine de "Bugatti De La Chapelle" roulent dans le monde. La voiture présentée est donc une De La Chapelle T 55 équipée d'un puissant et souple 6 cylindres BMW 323 i équipé d'une culasse Hartge, d'une boîte sportet d'un différentiel de la même marque. Le châssis est de type Super Sport à poutre centrale et treillis multi-tubulaire en acier. Les suspensions sont à roues indépendantes et le freinage est assuré par 4 disques ventilés. Les jantes sont des monoblocs en aluminium de 15" de diamètre. Ces voitures sont vendues neuves près de 100 000 € H.T. La T 55 présentée est bleue et noire et respecte le schéma de peinture de Jean Bugatti. L'habitacle est luxueux avec son tableau de bord en noyer verni et ses cuirs de bonne qualité. Les pare-chocs d'origine seront fournis à l'acheteur ainsi qu'un porte bagages.

Carte grise française

35 / 45 000 €

43
BENTLEY
AZURE - 1998

N° DE CHÂSSIS : SCCBZK15C8WCX61606
MOTEUR : 8 cylindres en V longitudinal en alliage léger
CYLINDRÉE : 6750 cm³
ALIMENTATION : injection, turbocompressé
PUISSANCE : 405 ch
CHÂSSIS : coque autoporteuse
CARROSSERIE : cabriolet 2 portes, 4 places
SUSPENSIONS : indépendantes
FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues

Digne héritière de la Bentley Continental de 1960 et des créations de Sir Owen Bentley, qui imposa ses automobiles aux 24 h du Mans et ensuite les Aston Martin dans les années cinquante, l'Azure revendiquait d'être le cabriolet à quatre places le plus luxueux lors de sa sortie en 1996. Elle restera le dernier et le plus performant cabriolet de la marque avant son rachat par le groupe Volkswagen. Cette voiture massive mais élégante était néanmoins capable d'accélérations époustouflantes avec son V8 turbocompressé de plus de 400 ch. La suspension s'ajustait en fonction des conditions de route, de vitesse et de conduite.
Le cabriolet Azure est un modèle de 1998, bleu nuit métallisé vendu neuf à Monaco. L'intérieur est tendu de cuir Connoly magnolia et les tapis de laine bordés cuir sont bleu marine ainsi que la capote en Alpaga doublée. Elle est équipée de toutes les options du catalogue de l'époque et ne totalise que 41000 km. La batterie est neuve et elle est livrée avec son carnet d'entretien , de ses manuels de bord et de son chargeur d'entretien de batteries.
Cette automobile représente le dernier jalon d'une marque prestigieuse à bien des égards, empreinte de noblesse, de luxe, de sportivité, d'élégance et d'histoire.

Carte grise française

80 / 100 000 €

44
FERRARI
TESTAROSSA - 1987

N° DE SÉRIE : ZFFSA175000073979
MOTEUR : #F113B12553, 12 cylindres à plat, opposés (Flat twelve) en position centrale arrière, longitudinal, bloc moteur, culasses et carters en alliage léger, chemises en aluminium avec surfaces rapportées au nickel chimique, vilebrequin tourillonnant sur 7 paliers
ALÉSAGE-COURSE : 82 mm x 78 mm
CYLINDRÉE : 4942 cm³
DISTRIBUTION : double arbre à cames en tête par rangée de cylindres, 4 soupapes par cylindre
ALIMENTATION : injection mécanique Bosch K. Jetronic
PUISSANCE MAXIMUM : 390 ch Din à 6300 tr/mn
BOÎTE DE VITESSES : mécanique à 5 rapports + M.A., tous synchronisés
EMBRAYAGE : disque double, à sec
CHÂSSIS : tubulaire en acier, berceau arrière démontable avec le groupe motopropulseur
CARROSSERIE : berlinette 2 places, 2 portes, dessinée et fabriquée par Pininfarina
SUSPENSION AVANT : roues indépendantes
SUSPENSION ARRIÈRE : roues indépendantes
EMPATTEMENT : 2550 mm
FREINS : hydrauliques à disques ventilés sur les 4 roues, servofrein à dépression
ROUES : en alliage léger de 8 x 16
PERFORMANCES : vitesse maximum 290 km/h

La Testarossa fut présentée au public au Salon de Paris et sur la scène du Lido en octobre 1984. Elle entra aussitôt en production en même temps que la série limitée des 288 GTO. Bien qu'héritière spirituelle de la berlinette Boxer, la Testarossa s'en démarquait comme étant la première Ferrari créée pour les Etats-Unis, depuis que les contraignantes lois sur la sécurité passive et l'antipollution avaient marqué profondément le marché Nord-Américain.
La BB ne fut jamais équipée d'usine pour ce marché et les quelques Boxer rencontrées aux Etats-Unis ont toutes été transformées localement pour répondre à la réglementation. La Testarossa fut dessinée par Pininfarina, puis construite par lui plutôt que par Scaglietti. D'intensifs essais dans la

moderne soufflerie du carrossier aidèrent à en développer les formes mais laissèrent peu de liberté à la pure inspiration artistique, le coefficient de pénétration dans l'air et surtout des appuis aérodynamiques importants à haute vitesse apparaissant primordiaux dans le cahier des charges. La réussite de la Testarossa fut incontestable dans ces domaines, mais elle était moins romantique que ses devancières. C'est une voiture qui atteignait presque 300 km/h dans des conditions de confort et de facilités déconcertantes. Son moteur bien qu'ayant adopté une architecture et des cotes comparables au 12 cylindres de la BB n'en était pas moins complètement remaniée. Ses culasses à quatre soupapes par cylindre, ses douze injecteurs, son degré de mise au point faisaient de ce moteur un réservoir de puissance qui semblait inépuisable, et par dessus tout alors que l'électronique envahissait nos appareils de photos et nos automobiles, la Testarossa restait essentiellement mécanique.
La voiture présentée, rouge, cuir beige, est une troisième main, achetée neuve en Suisse, à Genève et n'ayant parcouru que 24800 km. Le second propriétaire était Monégasque et l'actuel propriétaire la possède depuis 2006. C'est une voiture juste rodée et révisée en juin 2009. Les courroies de distribution ont été changées et le système de climatisation à été modifié avec le gaz répondant aux nouvelles normes écologiques.

Carte grise française.

45 / 50 000 €

45
AC COBRA 289
MG HAWK 1972

N° DE CHÂSSIS : #GHD5-290771G

MOTEUR : # 25D02068A 8 cylindres en V, longitudinal d'origine Rover

CYLINDRÉE : 3995 cm³

ALIMENTATION : 1 carburateur à quatre corps

PUISSANCE : 180 ch à 4500 tr/mn

CHÂSSIS : tubulaire

CARROSSERIE : roadster à 2 places en fibre de verre, caissons intérieurs en aluminium

SUSPENSIONS : indépendantes, pont Jaguar

FREINS : hydrauliques à disques sur les quatre roues

La société Hawk Cars ltd basée dans le Sussex commercialise des répliques de la légendaire AC Cobra sous la forme la plus séduisante, la 289 ; En effet, les répliques sont toujours basées sur le modèle 427 beaucoup moins pur de ligne. La qualité de la réalisation a fait que ce constructeur a été admis à l' "ASCM association of specialist car manufacturer".
Cette AC est très proche de la réalité et le soucis du détail à été apporté à la carrosserie, au tableau de bord et à ses instruments, même jusqu'au logement de la roue de secours, identique à l'original. Les éléments mécaniques sont un panaché de pièces neuves Rover et MG et Jaguar, les instruments Smiths sont identiques à ceux d'époque, les moquettes Wilton et le cuir sont du plus bel effet. Elle est équipée de vitres latérales amovibles, d'un couvre tonneau et d'une capote.
Une révision générale a été effectuée en mai 2009 pour la somme de 1400 € ;

Titre de circulation communautaire

35 / 45 000 €

46
BENTLEY
Turbo R - 1994

N° DE SÉRIE : SCBZR03D4NCX44057

MOTEUR : 8 cylindres en V à 90°, avant longitudinal, type Rolls Royce L410 ITKL

ALÉSAGE-COURSE : 104,4 mm x 99,06 mm soit une cylindrée de 6750 cm³

ALIMENTATION : injection MK-Motronic

PUISSANCE : 360 cv à 4200 tr/mn (234,6 kW à 4200 tr/mn)

PNEUMATIQUES : 255/65 R 15 Avon Turbo Speed

En 1989, la Turbo R fut modifiée extérieurement par un discret bouclier avant sous le pare-chocs et des jupes latérales de la couleur de la voiture. Un nouveau système d'injection numérique MK Motronic avec échangeur air/air accentua encore le coté sportif de la Turbo R.
La voiture présentée est une Bentley Turbo R ayant parcouru environ 74000 km , la crémaillère a été changée à 58225 km, les 4 pneus Avon ont été changés, les disques et les plaquettes avant, ainsi que les sphères de suspension et la climatisation rechargée (10000 €). Le manuel de bord et le carnet d'entretien accompagnent la voiture. Cette Bentley est entretenue et roule régulièrement.

Carte grise française

24 / 28 000 €

47
MINI ONE
"NEW MOKE" - 2006

MOTEUR : 1,4 L, 16 soupapes, 4 cylindres en ligne, transversal avant

ALIMENTATION : injection

PUISSANCE : 90 ch à 5500 tr/min

CARROSSERIE : modifiée en voiture de plage

BOÎTE DE VITESSES : automatique

FREINS : disques ventilés de 280 mm à l'avant, disques ventilés de 259 mm à l'arrière

Véritablement réinventée quarante ans après le modèle original, cette nouvelle version de la (toute) petite citadine est une vraie réussite, qui a déjà fait craquer beaucoup d'entre nous. Elle a été présentée pour la première fois au salon du coupé et du cabriolet de Paris en 2007 et ensuite à Brescia en Italie pour le départ des "Mille miglia 2007" où elle a rencontré un succès extraordinaire.
La voiture présentée est une carrosserie spéciale faite à 3 exemplaires, par l'ancien chef de production de la carrosserie Lecoq à Saint Ouen sur une voiture neuve. Le modèle est déposé à l'OHMI sous le # 000486899 et publié dans le bulletin des dessins et modèles communautaire # 2006/038 du 28/03/2006. Cette déclinaison de la New Mini est dite New Moke et permet de faire revivre la très réussie Mini Moke de 1964, dans une version évidemment au goût du jour. Pour ce faire, le carrossier est parti d'une Mini One de série, à laquelle il a apporté un certain nombre de modifications. Le toit a ainsi été coupé, les portes démontées et les flancs entièrement remodelés. Des arceaux cage ont également fait leur apparition, histoire de rigidifier l'ensemble et surtout d'éviter les problèmes en cas de retournement du véhicule. La baie de pare-brise a été remodelé et un très pratique "Bikini top" protège du soleil. Cette New Moke est prête à partir pour les Antilles, Saint Tropez ou bien sûr pour la côte Normande. C'est une occasion unique d'acquérir cette voiture de plage moderne qui totalise 12000 km, un dossier complet de la réalisation est à la disposition de l'acheteur.

Titre de circulation communautaire

25 / 35 000 €

48
PEUGEOT
604 V6 SL - 1976

N° SÉRIE : # 6528409

MOTEUR : 6 cylindres en V en position avant

ALIMENTATION : par carburateurs

TRANSMISSION : boîte de vitesses automatique

La voiture est présentée au salon de Genève en mars 1975. Attendue pour l'automne suivant, la nouvelle étoile sochalienne vole ainsi la vedette à la Renault 30, l'autre nouveauté française de ce salon et concurrente frontale.
Berline spacieuse et luxueuse, la 604 est très remarquée et suscite d'emblée des commentaires flatteurs.
Pour sa ligne d'abord, qui, sans être novatrice ou extravagante, séduit le public par sa simplicité et son style aux lignes tendues, répondant aux critères de l'époque.
Ensuite pour sa motorisation six cylindres, synonyme de prestige, et destinée à rivaliser avec les berlines allemandes (Mercedes et BMW).
Il s'agit alors d'une véritable audace de la part du constructeur français, qui ose le pari d'une motorisation gourmande en pleine crise pétrolière, où les restrictions de carburant et de vitesse sont plus que jamais à l'ordre du jour.

L'exemplaire présenté est de couleur bronze métal, intérieur beige clair.
Il se présente en bon état d'origine et affiche environ 50 000 km au compteur.

Carte grise française

2.5 / 3 500 €
SANS PRIX DE RÉSERVE

INDEX

AC COBRA 289 MG HAWK - 1972	45	FERRARI TESTAROSSA -1987	44
ALPINE BERLINETTE 1600 S - 1970	41	FIAT 500 TOPOLINO - 1953	2
AUSTIN HEALEY 100M - 1955	16	"FIAT BALLILA 508 S “Copa d'oro” - 1934	23
AUSTIN HEALEY 3000 Mark 3 -1968	3	HARLEY DAVIDSON Sportster 1200 - 1991	1
AUSTIN HEALEY HMC- 1997	20	INNOCENTI COOPER 1300 -1974	4
BENTLEY ARNAGE - 1999	39	JAGUAR MARK II 3,8 l - 1962	18
BENTLEY AZURE - 1998	43	JAGUAR XJS - 1985	34
BENTLEY CONTINENTAL R - 1993	31	JAGUAR XJS V12 Cabriolet - 1988	14
BENTLEY MULSANNE S - 1988	15	LAMBORGHINI COUNTACH 5000 4V - 1987	32
BENTLEY S1 HOOPER - 1956	26	LINCOLN ZEPHYR V12 - 1938	22
BENTLEY S1 MULLINER - 1955	6	MASERATI GHIBLI 4,9l SS - 1967	38
BENTLEY SPORT SALOON -1935	11	MERCEDES 280 SE 3,5l Cabriolet - 1971	13
BENTLEY TURBO R -1989	33	MERCEDES 280 SL - 1970	19
BENTLEY TURBO R- 1994	46	MG TA - 1939	5
BUGATTI 57 VENTOUX - 193	27	MG TD - 1952	8
BUICK INVICTA CABRIOLET - 1962	25	NEW MOKE - 2006	47
CITROEN 5 HP TORPEDO - 1923	24	PEUGEOT 604 V SL - 1976	48
DE LA CHAPELLE RECREATION T55 - 1984	42	PORSCHE 2,7 RS - 1973	17
DELAGE D8 C Roadster Figoni -1930	7	PORSCHE 356 C - 1964	10
DINO 308 GT4 - 1981	30	PORSCHE 911 S 2,4l - 1973	29
FERRARI 348 Spider - 1994	40	PORSCHE 993 Bi Turbo - 1995	37
FERRARI 365 GT 2+2 - 1969	35	RENAULT AX - 1908	21
FERRARI 400 i - 1982	36	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD - 1962	12
FERRARI TESTAROSSA - 1987	28	ROLLS ROYCE SILVER SHADOW 1 - 1974	9

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

ORDRE D'ACHAT
ABSENTEE BID FORM

AUTOMOBILES DE COLLECTION
LUNDI 13 JUILLET 2009 À 15H
Deauville

❑ **Ordre d'achat / *Absentee Bid***
❑ **Ligne téléphonique / *Telephone Bid***

Téléphone / *phone*

Références bancaires obligatoires à nous communiquer :
Required bank reference:

Carte de crédit Visa / *Credit card numbers*

Expire fin / *Expiration date*

Nom/*Name*	
prénom/ *first name*	
Adresse *Adress*	
Téléphone *Phone*	Bureau / *Office*
	Domicile / *Home*
Fax	
Mail	

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquérir pour mon compte personnel aux limites indiquées en euros, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Les limites ne comprenant pas les frais légaux).

I have read the conditions of sale and the guide to buyers printed in this catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in euros. (These limits do not include buyer's premium and taxes).

Lot n°	Description du lot / *Lot Description*	Limite en **EUROS** *Maximum **EUROS** price*
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

Les ordres d'achat doivent impérativement nous parvenir au moins 24 heures avant la vente.
To allow time for processing, absentee bids should be received at least 24 hours before the sale begins.

A renvoyer / *Please mail to* : Artcurial Briest-Poulain-F.Tajan
7, Rond-Point des Champs-Elysées - 75008 Paris.
Fax : + 33 (0) 1 42 99 16 39

Date :

Signature obligatoire :
Required signature:

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.
Les rapports entre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 - Le bien mis en vente

a) Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente aux enchères, et notamment pendant les expositions. **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se tient à la disposition des acquéreurs potentiels pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

b) Les descriptions des lots résultant du catalogue, des rapports, des étiquettes et des indications ou annonces verbales ne sont que l'expression par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** de sa perception du lot, mais ne sauraient constituer la preuve d'un fait.

c) Les indications données par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou d'un incident affectant le lot, sont exprimées pour faciliter son inspection par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert.
L'absence d'indication d'une restauration d'un accident ou d'un incident dans le catalogue, les rapports, les étiquettes ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut présent, passé ou réparé.
Inversement la mention de quelque défaut n'implique pas l'absence de tous autres défauts.

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie.
Les estimations peuvent être fournies en plusieurs monnaies ; les conversions peuvent à cette occasion être arrondies différemment des arrondissements légaux.

2 - La vente

a) en vue d'une bonne organisation des ventes, les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès d'**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** avant la vente, afin de permettre l'enregistrement de leurs données personnelles.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'interdire l'accès à la salle de vente de tout acquéreur potentiel pour justes motifs.

b) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles.
Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**

c) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.
A toutes fins utiles, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve d'enregistrer les communications téléphoniques durant la vente. Les enregistrements seront conservés jusqu'au règlement du prix, sauf contestation.

d) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** aura acceptés.
Si **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

e) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint.
En revanche le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.
Le prix de réserve ne pourra pas dépasser l'estimation basse figurant dans le catalogue.

f) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou de séparer des lots.
En cas de contestation **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

g) Sous réserve de la décision de la personne dirigeant la vente pour **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.
Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot «adjugé» ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.
L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.
En cas de remise d'un chèque ordinaire, seul l'encaissement du chèque vaudra règlement.

3 - L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter par lot et par tranche dégressive les commissions et taxes suivantes :

automobiles de collection

Les commissions que l'acheteur devra acquitter en sus des enchères par lot et par tranche dégressive seront les suivantes :
• **De 1 à 100 000 euros** : 15 % + TVA au taux en vigueur (soit 3,13 % du prix d'adjudication).
• **Au-delà de 100 000 euros** : 10 % + TVA au taux en vigueur (soit 1,96 % du prix d'adjudication).

a) - Seule l'authenticité des véhicules est garantie, en tenant compte des réserves éventuelles apportées dans la description.

b) - Les véhicules sont vendus en l'état. Les renseignements portés au catalogue sont donnés à titre indicatif. En effet, l'état d'une voiture peut varier entre le moment de sa description au catalogue et celui de sa présentation à la vente. L'exposition préalable à la vente se déroulant sur plusieurs jours et permettant de se rendre compte de l'état des véhicules, il ne sera admis aucune réclamation une fois l'adjudication prononcée.

c) - Pour des raisons administratives, les désignations des véhicules reprennent, sauf exception, les indications portées sur les titres de circulation.

d) - Compte tenu de l'éventuelle évolution de l'état des automobiles, comme il est dit en b), il est précisé que les fourchettes de prix ne sont données qu'à titre strictement indicatif et provisoire. En revanche, les estimations seront affichées au début de l'exposition et, s'il y a lieu, corrigées publiquement au moment de la vente et consignées au procès-verbal de celle-ci.

e) - Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents afférents à chaque véhicule, notamment les contrôles techniques qui sont à leur disposition auprès de la société de ventes. Cependant, des véhicules peuvent être vendus sans avoir subi l'examen du contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Le public devra s'en informer au moment de l'exposition et de la vente.

f) - Les véhicules précédés d'un astérisque (*) nous ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter une TVA de 5,5 % en sus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

g) - Le changement d'immatriculation des véhicules est à la charge et sous la seule responsabilité de l'acheteur, notamment dans le respect des délais légaux.

h) - L'enlèvement des véhicules devra impérativement être réalisé le 15 juillet 2009. Passé ce délai, ils demeureront aux frais, risques et périls de leur propriétaire.

i) - Automobile - Les véhicules n'ayant pas été retirés par les acheteurs avant le mercredi 15 juillet seront rapatriés dans un parking sécurisé parisien pour la somme de 1 000 € HT.
La délivrance des voitures ne pourra s'effectuer qu'une fois ses frais de stockage payés.

j) Les acheteurs doivent s'assurer qu'ils ont tous les documents, ainsi que les clefs, relatifs à leur lot au moment où ils l'emportent. Nous conseillons aux enrichisseurs potentiels résidant à l'étranger ou qui ne seront pas sur place lors de la vente de prévoir à l'avance, auprès de la maison Artcurial, l'entreposage et/ou la livraison de leur lot.

8 - Indépendance des dispositions

Les dispositions des présentes conditions générales d'achat sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

9 - Compétences législative et juridictionnelle.

La loi française seule régit les présentes conditions générales d'achat.
Toute contestation relative à leur existence, leur validité, leur opposabilité à tout enchérisseur et acquéreur, et à leur exécution sera tranchée par le tribunal compétent du ressort de Paris (France).

1) Lots en provenance de la CEE :
• **De 1 à 350 000 euros :** 20 % + TVA au taux en vigueur, (pour les autres catégories, TVA = 3,92 % du prix d'adjudication).
• **Au-delà de 350 000 euros :** 12 % + TVA au taux en vigueur, (pour les autres catégories, TVA = 2,35 % du prix d'adjudication).

2) Lots en provenance hors CEE : **(indiqués par un ○)**
Aux commissions et taxes indiquées ci-dessus, il convient d'ajouter la TVA à l'import, (5,5 % du prix d'adjudication).

3) Les taxes (TVA sur commissions et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentation des justificatifs d'exportation hors CEE.
Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA Intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.
Le paiement du lot aura lieu au comptant, pour l'intégralité du prix, des frais et taxes, même en cas de nécessité d'obtention d'une licence d'exportation.
L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :
- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, **jusqu'à 7 600 euros frais et taxes compris** pour les ressortissants étrangers sur présentation de leurs papiers d'identité.
- par chèque ou virement bancaire.
- par carte de crédit : VISA, MASTERCARD ou AMEX (en cas de règlement par carte American Express, une commission supplémentaire de 2,40 % correspondant aux frais d'encaissement sera perçue).

b) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.
Dans l'hypothèse où l'adjudicataire ne se sera pas fait enregistrer avant la vente, il devra communiquer les renseignements nécessaires dès l'adjudication du lot prononcée.
Toute personne s'étant fait enregistrer auprès d'**Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dispose d'un droit d'accès et de rectification aux données nominatives fournies à **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dans les conditions de la Loi du 6 juillet 1978.

c) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** serait avérée insuffisante.

d) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.
Dans l'intervalle **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport.
A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant ; si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dûs par l'adjudicataire défaillant.
En outre, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :
- des intérêts au taux légal majoré de cinq points,
- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,
- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve également de procéder à toute compensation avec des sommes dues à l'adjudicataire défaillant.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

e) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les septs jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

f) L'acquéreur pourra se faire délivrer à sa demande un certificat de vente qui lui sera facturé la somme de 60 euros TTC.

4 - Les incidents de la vente

a) Dans l'hypothèse où deux personnes auront porté des enchères identiques par la voix, le geste, ou par téléphone et réclament en même temps le bénéfice de l'adjudication après le coup de marteau, le bien sera immédiatement remis en vente au prix proposé par les derniers enchérisseurs, et tout le public présent pourra porter de nouvelles enchères.

b) Pour faciliter la présentation des biens lors de ventes, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra utiliser des moyens vidéos. En cas d'erreur de manipulation pouvant conduire pendant la vente à présenter un bien différent de celui sur lequel les enchères sont portées, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** ne pourra engager sa responsabilité, et sera seul juge de la nécessité de recommencer les enchères.

c) Pour faciliter les calculs des acquéreurs potentiels, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** pourra être conduit à utiliser à titre indicatif un système de conversion de devises. Néanmoins les enchères ne pourront être portées en devises, et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**

5 - Préemption de l'État français

L'Etat français dispose d'un droit de préemption des œuvres vendues conformément aux textes en vigueur.
L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

6 - Propriété intellectuelle - reproduction des œuvres

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan est propriétaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction de celui-ci est interdite et constitue une contrefaçon à son préjudice.
En outre **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** dispose d'une dérogation légale lui permettant de reproduire dans son catalogue les œuvres mises en vente, alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.
Toute reproduction du catalogue de **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** peut donc constituer une reproduction illicite d'une œuvre exposant son auteur à des poursuites en contrefaçon par le titulaire des droits sur l'œuvre.
La vente d'une œuvre n'emporte pas au profit de son propriétaire le droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

BANQUE PARTENAIRE :

Neuflize OBC
ABN AMRO

Code Banque	Code Guichet	Numéro de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34

Identifiant international de compte bancaire				IBAN/International Bank Account Number		
FR76	1497	8001	0001	2294	7000	434

Tous les lots d'une valeur supérieure à 10 000 euros de ce catalogue ont été contrôlés par le ART LOSS REGISTER Ldt. Londres.

ARTCURIAL
BRIEST - POULAIN - F.TAJAN

CONDITIONS OF PURCHASE

Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is a company of voluntary auction sales regulated by the law of the 10 July 2000.
In such capacity **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** acts as the agent of the seller who contracts with the buyer.
The relationships between **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** and the buyer are subject to the present general conditions of purchase which can be modified by saleroom notices or oral indications given at the time of the sale, which will be recorded in the official sale record.

1 - Goods for auction

a) The prospective buyers are invited to examine any goods in which they may be interested, before the auction takes place, and notably during the exhibitions.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan is at disposal of the prospective buyers to provide them with reports about the conditions of lots.

b) Description of the lots resulting from the catalogue, the reports, the labels and the verbal statements or announcements are only the expression by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** of their perception of the lot, but cannot constitute the proof of a fact.

c) The statements by made **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** about any restoration, mishap or harm arisen concerning the lot are only made to facilitate the inspection thereof by the prospective buyer and remain subject to his own or to his expert's appreciation.
The absence of statements **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** by relating to a restoration, mishap or harm, whether made in the catalogue, condition reports, on labels or orally, does not imply that the item is exempt from any current, past or repaired defect.
Inversely, the indication of any defect whatsoever does not imply the absence of any other defects.

d) Estimates are provided for guidance only and cannot be considered as implying the certainty that the item will be sold for the estimated price or even within the bracket of estimates.
Estimates cannot constitute any warranty assurance whatsoever.
The estimations can be provided in several currencies; the conversions may, in this case or, be rounded off differently than the legal rounding.

2 - The sale

a) In order to assure the proper organisation of the sales, prospective buyers are invited to make themselves known to **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** before the sale, so as to have their personal identity data recorded.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to ask any prospective buyer to justify his identity as well as his bank references.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse admission to the auction sales premises to any prospective buyer for legitimate reasons.

b) Any person who is a bidder undertakes to pay personally and immediately the hammer price increased by the costs to be born by the buyer and any and all taxes or fees/expenses which could be due.
Any bidder is deemed acting on his own behalf except when prior notification, accepted by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** is given that he acts as an agent on behalf of a third party.

c) The usual way to bid consists in attending the sale on the premises.
However, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may graciously accept to receive some bids by telephone from a prospective buyer who has expressed such a request before the sale.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability / responsability whatsoever, notably if the telephone contact is not made, or if it is made too late, or in case of mistakes or omissions relating to the reception of the telephone.
For variety of purposes, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves its right to record all the telephone communications during the auction. Such records shall be kept until the complete payment of the auction price, except claims.

d) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may accept to execute orders to bid which will have been submitted before the sale and by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** which have been deemed acceptable.
Should **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** receive several instructions to bid for the same amounts, it is the instruction to bid first received which will be given preference.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will bear no liability/responsibility in case of mistakes or omission of performance of the written order.

e) In the event where a reserve price has been stipulated by the seller, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to bid on behalf of the seller until the reserve price is reached.
The seller will not be admitted to bid himself directly or through an agent.
The reserve price may not be higher than the low estimate for the lot printed in the catalogue.

f) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will conduct auction sales at their discretion, in accordance with established practices.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to refuse any bid, to organise the bidding in such manner as may be the most appropriate, to move some lots in the course of the sale, to withdraw any lot in the course of the sale, to combine or to divide some lots in the course of the sale.
In case of challenge or dispute, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to designate the successful bidder, to continue the bidding or to cancel it, or to put the lot back up for bidding.

g) Subject to the decision of the person conducting the bidding for **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** the successful bidder will be the bidder would will have made the highest bid provided the final bid is equal to or higher than the reserve price if such a reserve price has been stipulated.
The hammer stroke will mark the acceptance of the highest bid and the pronouncing of the word "adjugé" or any equivalent will amount to the conclusion of the purchase contract between the seller and the last bidder taken in consideration.
No lot will be delivered to the buyer until full payment has been made.
In case of payment by an ordinary draft/check, payment will be deemed made only when the check will have been cashed.

3 - The performance of the sale

a) In addition of the lot's hammer price, the buyer must pay the following costs and fees/taxes:

classic cars

In addition to the lot's hammer price, the buyer will have to pay the following costs per lot and by degressive brackes:
• From 1 to 100 000 euros: 15% + current VAT (i.e. 3,13% of the hammer price).
• Over 100 000 euros: 10% + current VAT (i.e.1,96% of the hammer price).

a) - Only the authenticity of the vehicle is guaranteed, taking into consideration the possible reservations made the description.

b) - The vehicles are sold in their current condition. The information in the catalogue is not binding. Indeed, the condition of a car may vary between the time of its description in the catalogue and the time of its presentation at the sale. The exhibition taking place for several days prior to the sale and allowing awareness of the condition of the vehicles, no complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

c) - For administrative reasons, the designations of the vehicles use the information given on the official vehicle registration documentation.

d) - Considering the possible evolution of the condition of the cars, as stated under b), it is specified that the price ranges are given strictly for informational purposes and on a provisional basis. Now, the estimations will be put out at the beginning of the exhibition and if need be, corrected publicly at the time of the sale and recorded in the minutes thereof.

e) - The bidders are deemed to have read the documentation relating to each vehicle, notably the technical inspections which are available at the auction sales company. However, some vehicles may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection because of their age, of their non-circulating condition or of their competition aspect. The public will have to inquire about it at the time of the preview and sale.

f) - The vehicles preceded by an asterisk (*) have been consigned by owners from outside the EEC. The buyers will have to pay a VAT of 5.5% in addition to the hammer price, for which buyers from outside the EEC will be able to be reimbursed on presentation of export documentation within a time limit of one month after the sale, failing which it will not be possible to obtain reimbursement of such VAT.

g) - The buyer has the burden and the exclusive responsibility for the change of registration of vehicles, notably within the time limit set forth by law.

h) - The removal of vehicles must absolutely take place before the 15th July 2009, at the latest. Beyond this time limit, they will be shipped to paris for €1 000 + VAT at the risks of their owner.
Cars will not be released until storage charges haves been paid.
Buyers must satisfy themselves that they have collected all relevant log books, documents and keys relating to their lot at the time of collection. It is stongly advisable that Overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Artcurial advance of the sale.

8 - Severability

The clauses of these general conditions of purchase are independant from each other. Should a clause whatsoever be found null and void, the others shall remain valid and applicable.

9 - Law and Jurisdiction

These Conditions of purchase are governed by French law exclusively.
Any dispute relating to their existence, their validity and their binding effect on any bidder or buyer shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the Courts of France.

1) Lots from the EEC:

• **From 1 to 350 000 euros:** 20% + current VAT (for books, VAT = 1,1% of the hammer price; for other categories, VAT = 3,92% of the hammer price).
• **Over 350 000 euros:** 12% + current VAT (for books, VAT = 0,66% of the hammer price; for other categories, VAT = 2,35% of the hammer price).

2) Lots from outside the EEC : **(indentified by an ❍)**
In addition to the commissions and taxes indicated above, an additional import VAT will be charged (5,5% of the hammer price, 19,6% for jewelry).

The taxes (VAT on commissions and VAT on importation) can be retroceded to the purchaser on presentation of written proof of exportation outside the EEC.
An EEC purchaser who will submit his intra-Community VAT number will be exempted from paying the VAT on commissions.
The payment of the lot will be made cash, for the whole of the price, costs and taxes, even when an export licence is required.
The purchaser will be authorized to pay by the following means :
- in cash: up to 3 000 euros, costs and taxes included, for French citizen, **up to 7 600 euros, costs and taxes included,** for foreign citizen on presentation of their identity papers.
- By cheque or bank transfer.
- By credit card: VISA, MASTERCARD or AMEX (in case of payment by AMEX, a 2,40% additional commission corresponding to cashing costs will be collected)".

b) **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be authorized to reproduce in the official sale record and on the bid summary the information that the buyer will have provided before the sale. The buyer will be responsible for any false information given.
Should the buyer have neglected to give his personal information before the sale, he will have to give the necessary information as soon as the sale of the lot has taken place.
Any person having been recorded by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** has a right of access and of rectification to the nominative data provided to Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan pursuant to the provisions of Law of the 6 July 1978.

c) The lot must to be insured by the buyer immediately after the purchase.
The buyer will have no recourse against **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan,** in the event where, due to a theft, a loss or a deterioration of his lot after the purchase, the compensation he will receive from the insurer of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** would prove unsufficient.

d) The lot will be delivered to the buyer only after the entire payment of the price, costs and taxes.In the meantime **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may invoice to the buyer the costs of storage of the lot, and if applicable the costs of handling and transport.
Should the buyer fail to pay the amount due, and after notice to pay has been given by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** to the buyer without success, at the seller's request, the lot is re-offered for sale, under the French procedure known as "procédure de folle enchère". If the seller does not make this request within a month from the date of the sale, the sale will be automatically cancelled, without prejudice to any damages owed by the defaulting buyer.
In addition, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** reserves the right to claim against the defaulting buyer, at their option:
- interest at the legal rate increased by five points,
- the reimbursement of additional costs generated by the buyer's default,
- the payment of the difference between the initial hammer price and the price of sale after "procédure de folle enchère" if it is inferior as well as the costs generated by the new auction.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan also reserves the right to set off any amount **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** may owe the defaulting buyer with the amounts to be paid by the defaulting buyer.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan reserves the right to exclude from any future auction, any bidder who has been a defaulting buyer or who has not fulfilled these general conditions of purchase.

e) For items purchased which are not collected within seven days from after the sale (Saturdays, Sundays and public holidays included), **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be authorized to move them into a storage place at the defaulting buyer's expense, and to release them to same after payment of corresponding costs, in addition to the price, costs and taxes.

4 - The incidents of the sale

a) In case two bidders have bidden vocally, by mean of gesture or by telephone for the same amount and both claim title to the lot, after the bidding the lot, will immediately be offered again for sale at the previous last bid, and all those attending will be entitled to bid again.

b) So as to facilitate the presentation of the items during the sales, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will be able to use video technology.
Should any error occur in operation of such, which may lead to show an item during the bidding which is not the one on which the bids have been made, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** shall bear no liability/responsability whatsoever, and will have sole discretion to decide whether or not the bidding will take place again.

c) So as to facilitate the price calculation for prospective buyers, a currency converter may be operated by **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** as guidance.
Nevertheless, the bidding cannot be made in foreign currency and **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** will not be liable for errors of conversion.

5 - Pre-emption of the French state

The French state in entitled to use a right of pre-emption on works of art, pursuant to the rules of law in force.
The use of this right comes immediately after the hammer stroke, the representative of the French state expressing then the intention of the State to substitute for the last bidder, provided he confirms the pre-emption decision within fifteen days.
Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan will not bear any liability/responsibility for the conditions of the pre-emption by the French State.

6 - Intellectual Property Right - Copyright

The copyright in any and all parts of the catalogue is the property of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan.**
Any reproduction thereof is forbidden and will be considered as counterfeiting to their detriment.
Furthermore, **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan** benefits from a legal exception allowing them to reproduce the lots for auction sale in their catalogue, even though the copyright protection on an item has not lapsed.
Any reproduction of **Artcurial-Briest-Poulain-F.Tajan's** catalogue may therefore constitute an illegal reproduction of a work which may lead its perpetrator to be prosecuted for counterfeiting by the holder of copyright on the work.
The sale of a work of art does not transfer to its buyer any reproduction or representation rights thereof.

BANQUE PARTENAIRE :

Neuflize OBC
ABN AMRO

Code Banque	Code Guichet	Numéro de Compte	Clé RIB
14978	00100	01229470004	34

Identifiant international de compte bancaire				IBAN/International Bank Account Number		
FR76	1497	8001	0001	2294	7000	434

All lots over 10 000 euros in this catalogue have been controlled by ART LOSS REGISTER Ltd. London.

MAISON DE VENTE AUX ENCHÈRES
HÔTEL MARCEL DASSAULT
7, Rond-Point des Champs-Élysées, 75008 Paris
+33 (0) 1 42 99 20 20
contact@artcurial.com
www.artcurial.com
SAS au capital de 1 797 000 €
Agrément n° 2001-005

ASSOCIÉS

Francis Briest, Co-Président
Hervé Poulain
François Tajan, Co-Président

DIRECTEURS ASSOCIÉS

Violaine de La Brosse-Ferrand
Martin Guesnet
Fabien Naudan

ADMINISTRATION ET GESTION

Direction
Nicolas Orlowski

Secrétaire général
Axelle Givaudan

Relation clients
Marie Sanna
+33 (0)1 42 99 20 33

Marketing, Communication et Activités Culturelles
Emmanuel Berard
+ 33 (0)1 42 99 20 42

Abonnements catalogues
Géraldine de Mortemart, +33 (0)1 42 99 20 43

Direction comptable et administrative
Joséphine Dubois
+33 (0)1 42 99 16 26

Gestion
Isabelle Chênais
+33 (0)1 42 99 20 27

Ordres d'achat, enchères par téléphone
Marianne Balse
+33 (0)1 42 99 20 51

Comptabilité des ventes
Sandrine Abdelli
+33 (0)1 42 99 20 06
Jacqueline Appriou
+33 (0)1 42 99 20 44
Marion Carteirac
+33 (0)1 42 99 20 44
Nicole Frerejean
+33 (0)1 42 99 20 45

Comptabilité générale
Marion Bégat
+33 (0)1 42 99 16 36
Virginie Boisseau
+33 (0)1 42 99 20 29
Mouna Sekour
+33 (0)1 42 99 20 50

Gestion des stocks
Stock - Hôtel Marcel Dassault :
Vincent Mauriol, Lal Sellhanadi
+33 (0)1 42 99 20 46
Stock - Ponthieu :
Claud Pereira
+33 (0)1 42 25 64 70
Stock - Gennevilliers :
Philippe Da Silva
+33 (0)6 31 57 51 63

Transport et douane
Géraldine Papin
+33 (0)1 42 99 16 57

CONSEILLER SCIENTIFIQUE ET CULTUREL

Serge Lemoine

COMMISSAIRES-PRISEURS HABILITÉS

Francis Briest, François Tajan, Hervé Poulain, Isabelle Boudot de La Motte, Isabelle Bresset Stéphane Aubert, Arnaud Oliveux, Matthieu Fournier

AFFILIÉ À «International Auctioneers»

IAG

REPRÉSENTATION À MONACO

ART&RAPY
CONTEMPORARY ART GALLERY

Delphine Pastor, Vanessa Knaebel
11, avenue Princesse Grace. 98000 Monaco
+377 93 25 27 14, vknaebel@art-et-rapy.com

MAISONS DE VENTES ASSOCIÉES

ARTCURIAL
TOULOUSE · JACQUES RIVET

Jacques Rivet, Président, commissaire-priseur
contact : Valérie Vedovato
8, rue Fermat. 31000 Toulouse
+33 (0)5 62 88 65 66, j-rivet@wanadoo.fr

ARTCURIAL
DEAUVILLE

James Fattori, commissaire-priseur
32, avenue Hocquart de Turtot. 14800 Deauville
+33 (0)2 31 81 81 00
contact@artcurial-deauville.com

ARTCURIAL HOLDING SA

Président Directeur Général
Nicolas Orlowski
Vice Président
Francis Briest

Membres du conseil
Nicole Dassault, Michel Pastor,
Francis Briest, Nicolas Orlowski,
Hervé Poulain, Daniel Janicot

Comité de développement
Président : Laurent Dassault
Membres :
S.A. la princesse Zahra Aga Khan,
Francis Briest, Guillaume Dard, Daniel Janicot,
Serge Lemoine, Delphine Pastor, Michel Pastor,
Bruno Pavlovsky, Hervé Poulain, François Tajan

HÔTEL MARCEL DASSAULT

Comité culturel et membres d'honneur :
Pierre Assouline, Laurent Dassault,
Francis Briest, Léonard Gianadda,
Hervé Poulain, Daniel Janicot, Yves Rouart,
Nathalie Zaquin-Boulakia

DÉPARTEMENTS D'ART

ART MODERNE

Violaine de La Brosse-Ferrand
directeur associé, +33 (0)1 42 99 20 32
Bruno Jaubert, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 35
Nadine Nieszawer, consultant pour les œuvres de l'École de Paris, 1905-1939
contacts : Tatiana Ruiz Sanz
+33 (0)1 42 99 20 34
Jessica Cavalero
+33 (0)1 42 99 20 08
Priscilla Spitzer, catalogueur
+33 (0)1 42 99 20 65
Constance Boscher
recherche et authentification
+33 (0)1 42 99 20 37

ÉCOLES ÉTRANGÈRES DE LA FIN DU XIXE SIÈCLE

Olivier Berman, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 67
contact : Tatiana Ruiz Sanz
+33 (0)1 42 99 20 34

ART CONTEMPORAIN

Martin Guesnet, directeur associé
+33 (0)1 42 99 20 31
Hugues Sébilleau, Arnaud Oliveux, spécialistes
+33 (0)1 42 99 16 35 / 28
Gioia Sardagna Ferrari, spécialiste Italie
+33 (0)1 42 99 20 36
Harold Wilmotte, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 16 24
contacts : Sophie Cariguel
+33 (0)1 42 99 20 04
Véronique-Alexandrine Hussain
+33 (0)1 42 99 16 13
Florence Latieule, catalogueur
+33 (0)1 42 99 20 38

PHOTOGRAPHIE

contact : Cyril Pigot
+33 (0)1 42 99 16 56

ART TRIBAL

Bernard de Grunne, expert
contact : Florence Latieule
+33 (0)1 42 99 20 38

ESTAMPES, LIVRES ILLUSTRÉS

Isabelle Milsztein, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 25
contact : Alma Barthélémy
+33 (0)1 42 99 20 52

LIVRES ET MANUSCRITS

Olivier Devers, spécialiste livres modernes
+33 (0)1 42 99 16 12
contact : Benoît Puttemans, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 16 49

BIJOUX

Ardavan Ghavami, consultant international
+33 (0)1 42 99 16 30
Thierry Stetten, expert
Julie Valade, spécialiste
+33 (0)1 42 99 16 41

MONTRES

Romain Réa, expert
contact : Julie Valade
+33 (0)1 42 99 16 41

CURIOSITÉS, CÉRAMIQUES ET HAUTE ÉPOQUE

Robert Montagut, expert
contact : Isabelle Boudot de La Motte
+33 (0)1 42 99 20 12

ARCHÉOLOGIE

Daniel Lebeurrier, expert
contact : Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41

SOUVENIRS HISTORIQUES ET ARMES ANCIENNES

Bernard Bruel, expert
contact : Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41

MOBILIER, OBJETS D'ART DU XVIIIE ET XIXE SIÈCLE

Isabelle Bresset, spécialiste
Céramiques : **Georges et Louis Lefebvre,** experts
Mobilier et Objets d'Art :
Roland de L'Espée, Marie de La Chevardière, experts
Orfèvrerie : **Cabinet Déchaut-Stetten,** expert
contact : Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41

TABLEAUX ET DESSINS ANCIENS ET DU XIXE SIÈCLE

Dessins anciens : **Bruno et Patrick de Bayser,** experts
Estampes anciennes : **Alexandre Cahen,** expert
Sculptures : **Alexandre Lacroix,** expert
Tableaux anciens :
Gérard Auguier, Cabinet Turquin, experts
contact : Matthieu Fournier, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 20 26

TABLEAUX ORIENTALISTES

Olivier Berman, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 67
contact : Élisabeth Telliez
+33 (0)1 42 99 16 59

ART D'ASIE

Thierry Portier, expert
contact : Sophie Peyrache
+33 (0)1 42 99 20 41

ART DÉCO

Félix Marcilhac, expert
contacts : Sabrina Dolla, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 16 40
Cécile Tajan, recherche et documentation
+33 (0)1 42 99 16 40

DESIGN

Fabien Naudan, directeur associé
+33 (0)1 42 99 20 19
Harold Wilmotte, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 16 24
contact : Alexandra Cozon
+33 (0)1 42 99 20 48

AUTOMOBILES DE COLLECTION

François Melcion, spécialiste
+33 (0)1 42 99 16 31
Marc Souvrain, expert
+33 (0)1 42 99 16 37
Frédéric Stœsser, consultant
+33 (0)1 42 99 16 38
Wilfrid Leroy-Prost, spécialiste junior
+33 (0)1 42 99 16 32
contact : Romain Clertan
+33 (0)1 42 99 20 56

AUTOMOBILIA

Gérard Prévot, expert
+33 (0)6 75 37 54 59
contact : Romain Clertan
+33 (0)1 42 99 20 56

VINS ET ALCOOLS

Laurie Matheson, Luc Dabadie, experts
+33 (0)1 42 99 16 33/34
contact : Lucas Hureau
+33 (0)1 42 99 20 11

BANDES DESSINÉES

Éric Leroy, expert
+33 (0)1 42 99 20 17
contact : Lucas Hureau
+33 (0)1 42 99 20 17

HERMÈS VINTAGE

Cyril Pigot, spécialiste
+33 (0)1 42 99 16 56

VENTES GÉNÉRALISTES

Isabelle Boudot de La Motte, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 12
contacts : Juliette Leroy
+33 (0)1 42 99 20 16
Élisabeth Telliez
+33 (0)1 42 99 16 59

DÉPARTEMENT INVENTAIRES

Stéphane Aubert, spécialiste
+33 (0)1 42 99 20 14
Jean Chevallier, consultant
contact : Éléonore Latté
+33 (0)1 42 99 16 55

HISTORIENNE DE L'ART

Marie-Caroline Sainsaulieu

Tous les emails des collaborateurs d'ARTCURIAL Briest - Poulain - F.Tajan, s'écrivent comme suit : initiale du prénom et nom @artcurial.com, par exemple : vdelabrosseferrand@artcurial.com